

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 2

Decembrie 1931

=====
Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine,
navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor,
hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice
=====



*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

| | |
|---|-------------------------|
| <i>O conferință a Mării</i> | Emanoil Bucuța |
| <i>Navigația Dunăreană</i> | C-dor Teodorescu Angelo |
| <i>Pescuitul în Marea Neagră</i> | Ciorpac |
| <i>Navigația pe Dunăre în timpul iernii</i> | Ing. Vasilescu |
| <i>Un port de yachting la Constanța</i> | Alex. Daia |
| <i>Literatură</i> | Jean Bart |
| <i>Bărci, șalupe, yachturi</i> | Timonier |

Cronica: *Conferințe Internaționale pentru munca maritimă; Ce poate face o Ligă Navală; Caravela lui Columb; Miraculoase lucrări sub apă.*

Pe marginea cărților: *Le cuirassé „Philantropie” și „Le Trident”; Din memoriile amiralului Von Tirpitz.*

Informații; Noutăți; Piața; Poșta; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

| | |
|--|---------|
| Pentru instituții, întreprinderi, agenții | Lei 200 |
| Pentru școli, căzărmi | „ 400 |
| Pentru particulari | „ 300 |
| Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării | 150 |

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREȘTI

05.10.1979. din biblioteca comandorului CR1 Stieba Dimitrie

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegramae:
NAUTICUS
București

C. ȘTEFANESCU

STRADA JULI S MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

MATERIALE, INSTRUMENTE
ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI
VOPSELE ȘI
ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „R O C O”

GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

Sediul Central:
GALATZ

Sucursale proprii:
BUCUREȘTI,
CONSTANȚA,
BRĂILA,
SULINA,
GIURGIU,
BOURGAS.

Agentie la Loudra:
Watson & Youell

(London Ltd.)

1 Leadenhall Street
London Ec 3

Corespondenți
în toată lumea

WATSON & YUELL

AGENȚIE DE VAPOARE
SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ
FONDATA 1896 ■ ■ FONDATA 1896

Agentii și transportatori maritimi,
expedițiuni terestre și fluviale,
vămuiri, transitări și întrepositări,
manipulațiuni și comisioane de che-
restea, cărbuni cardiff, mușamale.

■ ■

Trafic regulat de pasageri și mărfuri interne:
CONSTANTZA ȘI ALEXANDRIA

cu escale la:

Constantinopole, Mitilene, Smirna, Pireu

■ ■

Informațiuni și prospecte la cerere:

Agentii societăților
de navigațiune:

Fourness, Withy & Ltd.
JOHNSTON LINE
Ellerman, Buknall SS.
Co. Ltd.

Royal Netherlands S. S. Co.
Khedivial Mail Line
Alexandria

Royal Mail Steam Packet Co.
James Moss & Co. Ltd.
Rhein-Donau-Express
Viena, etc., etc.

Agentii pentru:
Lloyd's Londra

SOCIETATE ANONINA ROMANA
DE

Navigațiune pe Dunăre

Sediul: București, Str. General Berthelot, 15

TELEFON: 3198 și 4940

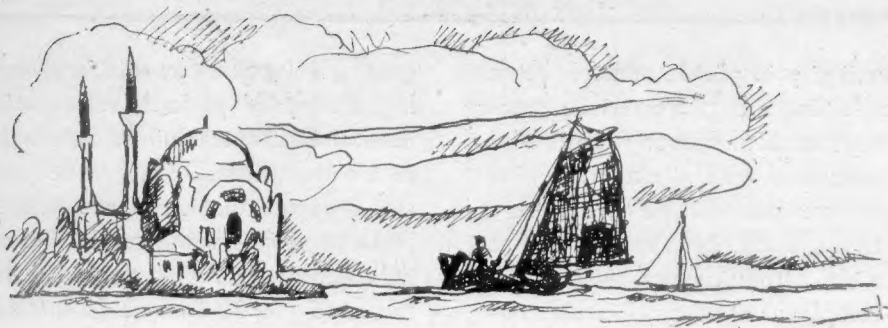
Direcțiunea: Brăila, Strada Danubiului, 17

TELEFON: 31/2

Agentii în toate porturile

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone, șleपुरi, tancuri, afară de
un număr important de elevatoare, remorchere și vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol și derivate pe Dunăre
până la Regensburg și pe mare până la Constantinopole. Societatea face
curse regulate de pasageri și mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila,
Galași, Reni, Isaccaa, Tulcea, Ismail, Kilia și Vâlcov, cu următorul itinerar:
Galași pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19^{1/2}, sosirea la
Vâlcov la orele 9 dimineașa. Vâlcov plecarea în toate zilele (afară de Luni)
la orele 1^{1/2} și sosirea la Galași la orele 4^{1/2} dimineașa.



O CONFERINȚĂ A MĂRII

În cele două conferințe balcanice ținute până acum, la Atena și la Istanbul, pentru apropierea țărilor peninsulei, Marea a fost mereu prezentă. Ea nu putea fi uitată. Locurile și oamenii de-aici au mai fost în multe rânduri uniți, fie de Bizanț, fie de Turci. Unirea cea mai veche a înfăptuit-o însă tot Marea, Pontul acela Euxin care purta navele cu vâsle ale Elenilor până unde se băteau munții în capete, sfășia vulturul lui Zeus din ficiații lui Prometheus, păzea balaurul lână de aur sau veneau dinăuntrul țării Sciții pe cai mici și zbârliți până la schelele apei ca să vândă și să cumpere. Aceasta cel puțin pe latura răsăriteană a peninsulei. Dincolo, în părțile Itacei lui

și Mangalia sau Balcic și mi-era aproape teamă să nu se discute cumva problema cea mare și să se ajungă la cinstie ce încheeri îndrăsnețe. Țară cu peste 400 kilometri de coastă, noi n'am făcut decât prea puțin pentru înviorare ei. Constanța e un dar al Regelui Carol I, ca o urmare a așezării noastre temeinice în Dobrogea. Peste cincizeci de ani au trecut de-atunci fără o nouă faptă, de aceeași putere, care să dovedească înțelegerea noastră pentru Mare.

Din mijlocul comisiei de comunicații a ieșit încă de anul trecut o Federație turistică balcanică. Ea a început să lucreze foarte vioiu. Trei ani reședința și președintele



Vederi din Stambul.

Ulise și până pe coastele Ilirilor și Dalmaților, Elenii erau la ei acasă. Marea a fost într'adevăr ca o zare de civilizație de jur împrejurul acestor pământuri, pline de munți, de păduri, de smârcuri și de grozave legende. Ea e chemată să le mai apropie odată.

Dintre cele șase comisii în care lucrează membrii conferinței, e una cu deosebire atrăgătoare: aceea a comunicațiilor. Ea își va adăuga pe viitor și specialiști pentru problemele legăturilor pe apă. Deocamdată s'a amintit, mai mult în formă de deziderat, de organizarea, prin serviciile de stat sau de companii particulare, a unor curse regulate între porturile diferitelor țări. Eu mă gândeam la greutatea astăzi a unei călătorii pe apă dela Brăila la Constanța, sau deadreptul la neputința ei între Constanța

și le dă Istanbulul. Reșid Savfet bey a fost o alegere cu noroc. Cine l-a cunoscut, ca mine, atât în discuția ședințelor cât și în adunările intime, a rămas cu amintirea unui om îndrăgostit de rostul care i s'a încredințat, hotărât să facă neapărat ceva, oricare ar fi greutatea, și de-o curtenie zâmbitoare într'adevăr rară. E drept că activitatea Federației și a președintelui ei se îndreaptă numai spre drumurile de uscat, și în deosebi spre cele de automobil.

Ea însă nu privește mai puțin și interesele românești dunărene și maritime. Iată cum.

Reșid Savfet Bey a făcut de curând o călătorie în Europa, cu popas în multe țări, ca să împlinească una din dorințele Federației. Trebuie să se urmărească adică înființarea unui birou de călătorie și de propagandă, care

să atragă pe drumeții lumii și prin părțile noastre. Nu e locul aci să arăt nici constatări, nici propuneri de realizare. E destul dacă voi spune că un biou propriu n'ar fi potrivit, pentru că ar costa prea mult și n'ar avea niciodată puterea de contact și de înrăurire, pe care o are o instituție ca Wagons Lits sau Cook. În cele din urmă se va căuta o colaborare cu ele. Organizarea aceasta turistică înglobează însă în complexul ei atât peninsula continentală cât și peninsula maritimă. Una din cele dintâi chestiuni ridicate a fost, de pildă, aceea a podului peste Dunăre, a celor două poduri, unul spre Iugoslavia și al doilea spre Bulgaria. Amândouă trebuie să plece dela noi și să ne lege cu Adriatica și cu Bosforul și Arhipelagul.

Dunărea capătă, aș putea zice, zilele acestea un nou pod. E podul dela Panciova, care unește Belgradul și Serbia veche de Banatul sârbesc. O nouă legătură mult mai dreaptă se deschide și pentru România, fie pe la Timișoara, fie pe la Reșița, atunci când ne vom hotărî să străpungem munții dintre valea Cernei și valea Timișului



Podul peste Cornul de Aur.

și dintre valea Bârzavei, ca să ajungem mai repede, și mai sigur, la marile uzine și topitorii de fier.

Dar podul dela Panciova are pentru noi și însemnătaea unei lecții. Ne-am desvâțat de lucrările puternice, care birue natura, dau încredere în propriile puteri și înmulțesc avuția poporului. La noi podul peste Dunăre de la Fetești la Cernavoda e de poveste și, ca și versul poetului, parcă ar fi dela o mie patrusute. Parcă ne ferim să-i dăm tovarăș, ca să nu-i stricăm singurătatea lui simbolică. Sârbii au acum trei poduri mărețe mai în același loc. Cel din urmă, care a fost ridicat de Germani din despăgubirile de războiu, ar fi costat 330 de milioane de dinari sau un miliard de lei. Mai trebuie să se întărească malul de dincoace și să se zidească un dig, pentru că tot teritoriul e inundabil, și trenurile vor putea trece încă odată fluviul, care nouă ne face, pentru o ispravă asemănătoare, atâta spaimă. Nu știu ce se va alege de proiectatul pod la Giurgiu, pentru care ar pune bani, pe lângă noi, și Bul-

garii și Polonezii, dar stăruiu să cred că suntem datori să legăm neapărat malurile românești ale Dunării undeva în dreptul Cadrilaterului. Acest pământ prețios, care ne dă încă o bucată de Dunăre și de țarm de Mare, rămâne și mai departe izolat de marile centre de viață românească. Până când nu-l vom introduce în alt sistem de circulație, dela Răsărit la Apus, decât cel de azi, dela Miazăzi la Miazănoapte, nu-l vom avea într'adevăr. Oltenița și Turtucaia fac aproape un singur port al județului Ilfov și al Bucureștiului și țin ca de un mâner cele două județe cu care România s'a sporit în 1913. Aici trebuie aruncat podul cel nou, atât pentru cale ferată cât și pentru automobile și călători cu piciorul, cu rosturi interne și nu internaționale, dar putându-le foarte bine mulțumi și pe acestea printr'o legătură spre Ruscuc. Pilda Sârbilor dela Panciova nu trebuie pierdută.

Altminteri, conferința s'a desvoltat cu știință într'un cadru de apă. Drumul spre Yildiz Kiosk, unde se țineau ședințele, ducea pe marginea celei mai albastre mări din



Vedere din Stambul.

lume, cu vedenia Asiei în față și a turnului lui Leandro, înotătorul fără moarte al antichității. Câte odată un vas alb înainta încet prin mijloc, venind din Miazănoapte și, cu toată depărtarea, deosebeam culorile pavilionului român, și, după siluetă, pe „Principesa Maria” sau „Regele Carol”. Altădată, în sânul de Bosfor de sub noi, bubuia tunul dela vase cenușii de războiu îmbrăcate în semnale de toate felurile, și știam că alte distrugătoare au sosit pentru flota turcească și sunt primite cu alaiu. Mîntea și brațul Turciei s'au retras la Ancara, pe podișul păzit de plugarii și de ciobanii credincioși, dar grija Mării rămâne o grijă de zi și de noapte. În golful lung de zeci și de zeci de kilometri al Mării de Marmara dela Ismid e vorba să se așeze cea mai largă și mai bine apărată bază navală a Răsăritului.

Trei mari plimbări s'au făcut, ca întregire a conferinței: una a dus în miezul Asiei Mici, la noua capitală, unde apare în trăsături tari noua Turcie, dar celelalte două

au fost expediții maritime. Cea dintâi a trecut pe lângă întreg malul european, cu cheurile, verdeața și turnurile vechi ale Therapiei. Ne-am oprit, într-o răbufnitură de vânt de Sud care ridica valuri, la marginea cu nesfârșit orizont a Mării Negre. Caicuri mari de pescari, cu pân-darul așezat sus pe crucea unei prăjini, s'au apropiat de noi și s'au prins c'o svârłitură de cange, numai atât cât să arunce pe punte, repede și pe neașteptate, într'o acostare ca de pirați, zeci și zeci de scrumbii albastre. Era darul lor, aceluı vapor al păcii venit până între plasele și cărligele meseriei de larg și de primejdii. Intoarcerea s'a făcut pe țărmul asiatic și cu popasul de basm din o mie și una de nopți dela Beylerbey, palatul de marmură și de decor arab al Impărătesei Eugenia. Cea deadoua plimbare ne-a dus în insulele Prinkipo, cu amintirile pentru noi ale lui Ion Ghica, iar pentru toți ale așezării lui Troșki. Am văzut în marginea șoselei, care face înconjurul insulei celei mari, vila lui arsă, cu o coloană turtită ionică rămasă. O gură rea de grec din Istanbul, pe care îl aveam în brișca noastră cu coviltir, pretindea că vestitul refugiat sau exilat sovietic și-ar fi dat singur foc la casă, numai ca să poată încasa uriașa sumă cu care își asigurase manuscrisele. Timeo Danaos... *Yachting Clubul* turc ne-a dat acolo o gustare și un apus de soare neuitat. Președintele și membrii împărțeau pe la mese din panere împletite și întinse ca niște tăvi, celor vreo două sute de

oaspeți, flori, flori, flori. Buchețelul meu alb l-am adus cu mine. În el văd mereu Marea de-atunci și zâmbetul oamenilor cari mi l-au dat. Se lasă seara. Se aprind luminile pe apă. Constantinopolul ne chiamă. Farul mișcător din provă luminează calea și prinde câteodată în fășia albă de văpae, ca un precipitat care se topește din nou în neguri și e parcă numai o amăgire că l-am ocoli, câte un barcăz cu pânza pe o parte, umflată. Sunt drumetii tainici ai nopții, spre țărmii cei de demult ai miturilor. Toate stau ascunse în buchețelul alb căpătat atunci, din care ies și în care intră la un suspin.

Am vorbit acolo și în alte părți pentru o conlucrare cu oamenii dela noi legați de viața de apă. Și am întâmpnat cea mai mare bunăvoință. Întăile lucruri mici au și fost propuse. Ne trebuie niște pueți de pini și de chiparoși, aproape aclimatizați, pentru pripoarele și firidele Balcicului. Dacă ar prinde, ar fi ca o continuare a peisagiilor dela Eyub și dela Therapia. Vrem niște planuri ale porturilor turcești din Marea Neagră pentru secția cu asemenea cuprins a plănuțului muzeu al Ligii Navale Române. Dorim o excursie pe un vapor a Yachting Clubului constantinopolitan la Constanța, ca să întoarcem buchețelele de flori cu ispite de Răsărit, care ne urmăresc. Ne trebuie, vrem, dorim... Marea Neagră se poleește la soare și așteaptă catargele care s'o umple de viață și de belșug.

EMANOIL BUCUȚA

NAVIGAȚIA DUNĂREANĂ

Am arătat în numărul trecut al revistei care sunt obstacolele naturale și politice ce s'au opus la dezvoltarea navigației naționale pe Dunăre.

Să vedem acum ce trebuie să facem pentru a înlătura acele obstacole, și 'n consecință care trebuie să ne fie politica noastră în chestia Dunărei.

Prima datorie este de a duce o politică sinceră de colaborare cu statele riverane pentru a transforma acest mare fluviu într'o arteră de navigație spre folosul tuturor. În acelaș timp trebuie să urmărim aplicarea principiilor de drept public european, ce au fost consacrate de congresul din Viena la 1815, și apărarea drepturilor noastre de suveranitate pe acest mare fluviu care ne scal-dă țara.

Să știe, dar noi o repetăm mereu, că Dunărea trebuie considerată ca una din marile noastre bogății naționale. Gurile acestui fluviu formează puntea de trecere dintre centrul Europei și Orient cu Extremul-Orient. Noi suntem stăpâni pe aproape jumătate din lungimea navigabilă a fluviului ca și pe aproape o treime din bazinul ei, putem spune deci, fără exagerare, că având Dunărea la dispoziție am fost înzestrați cu un adevărat dar al naturii.

Avem deci și datoria de a pune în valoare această mare

arteră de navigațiune, urmărind satisfacerea tuturor intereselor ce decurg din situația noastră geografică, interese pe care le putem rezuma astfel:

a) Scurgerea pe această cale a bogățiilor și a produselor muncii noastre naționale.



Șlepuri remorcate.

b) Schimbul produselor între diversele popoare din centrul European și Orient pe calea apei.

c) O mare posibilitate de activitate și câștig pentru populațiunea riverană, ocazionată de circulațiunea con-

tinuă a produselor naționale sau a celor de transit spre Orient.

Pentru satisfacerea acestor mari interese, trebuie făcut orice sacrificiu în vederea de a realiza o cât mai bună navigabilitate a Dunărei, pentru a putea atrage transporturile și comerțul pe această cale.

Dar, de această posibilitate este legată dezvoltarea marinei noastre Dunărene, fără de care nu putem inaugura o politică sănătoasă de apărarea tuturilor intereselor noastre naționale.

De aci, necesitatea imperioasă ca țara noastră să dispună de o flotă comercială fluvială, cât mai numeroasă și cât mai bine organizată, spre a putea rezista cu succes concurenței companiilor străine, și mai ales cartelului în care s'au întrunit toate aceste companii, așa precum am arătat în numărul trecut al revistei noastre.

Parcul de vase fluviale sub pavilionul național aparține „Serviciului de navigațiune fluvială” (N. F. R.) proprietate a Statului, Societății de navigațiune (S. R. D.), și în fine unor societăți mai mici ca și diferiților armatori particulari.

Tabloul de mai jos ne indică, numărul, specia, capacitatea și forța în cai indicați.

| Cui aparține | Vase călători | | Remorchere | | Șleपुरi | | Pletine și ceamuri | | Tancuri | | Observații |
|------------------------------------|---------------|-------|------------|--------|---------|---------|--------------------|---------|---------|---------|------------|
| | No. | H. P. | No. | H. P. | No. | Tonagiu | No. | Tonagiu | No. | Tonagiu | |
| N. F. R. . . . | 20 | 6.530 | 23 | 11.580 | 142 | 97.812 | 13 | 3.653 | 12 | 5.080 | |
| S. R. D. . . . | 4 | 1.950 | 18 | 5.180 | 57 | 64.308 | — | — | 27 | 17.404 | |
| Mici societăți și armatori partic. | 7 | 1.260 | 44 | 9.695 | 240 | 220.533 | 62 | 37.599 | 25 | 23.801 | |
| Total | 31 | 9.740 | 85 | 26.455 | 439 | 382.653 | 75 | 41.252 | 64 | 46.285 | |

Tot în Dunărea de jos mai trebuiesc comptate și vasele cu pavilion străin ale armatorilor ce locuiesc în țara noastră și a căror interese sunt legate de teritoriul nostru național.

În tabloul de mai jos indicăm pavilionul ce poartă, numărul, specia, capacitatea și forța în cai indicați.

| Pavilionul | Șleपुरi | | Tancuri | | Remorchere | | Tancuri și șleपुरi cu motor | | Observații |
|-----------------|---------|---------|---------|--------|------------|----------|-----------------------------|----------|------------|
| | No. | Tonaj | No. | Tonaj | No. | H. P. m. | No. | H. P. m. | |
| Francez . . . | 67 | 57.588 | 11 | 9.301 | 13 | 5.016 | — | — | |
| Ellen | 64 | 70.448 | — | — | 35 | 7.879 | 2 | 360 | |
| Belgian . . . | 29 | 35.082 | 6 | 5.917 | 6 | 2.205 | — | — | |
| Englez | 6 | 4.478 | 6 | 4.643 | 2 | 375 | 3 | 1.500 | |
| Italian | 4 | 5.132 | — | — | 4 | 1.550 | 1 | 500 | |
| Austriac . . . | 2 | 3.008 | — | — | — | — | — | — | |
| Olandez . . . | 1 | 1.518 | — | — | — | — | — | — | |
| Total | 173 | 177.254 | 23 | 19.861 | 60 | 17.025 | 6 | 2.360 | |

Din examinarea tabloului No. 1 vom constata că totalul vaselor existente la Dunărea-de-Jos (adică porțiunea între Buziaș și gurile Dunărei) și aflate sub pavilion național, numai circa 50%, adică N. F. R. și S. R. D.

sunt organizate în societăți cu administrație proprie, și conducere capabilă de a corespunde la toate exigențele transporturilor de cereale, produse petrolifere, lemnărie, materiale grele, etc.

Toate celelalte vase aparțin unor mici societăți, sau direct armatorilor particulari, cari nu pot satisface decât unele transporturi, și acelea cu mari greutate.

Dacă cercetăm și vasele din tabloul II, ce aparțin armatorilor străini locuind pe teritoriul nostru, și a căror interese se confundă cu ale noastre, vedem că proporția de 50% a vaselor organizate în mari societăți scade simțitor.

În această situație societățile și armatorii își fac între ei o concurență distrugătoare, fără a se putea opune cu nimic concurenței. Societățile străine ce au sediul în țările de pe Dunărea-de-sus (Dela Buziaș până dincolo de Regensburg) adică societățile germane, austriace, ungare, jugoslave și cehoslovace. x 4

Este de remarcat că aproape 90% din vasele aparținând Statelor din Dunărea-de-Sus sunt organizate în societăți puternice, conduse de oameni cu o veche experiență, unele cu o existență de peste o sută de ani, cu un material navigant continuu reînnoit, și în fine dispunând

de peste 700.000 tone în șleपुरi și tancuri.

Toate aceste societăți reunite într'un cartel, acaparea majoritatea transporturilor pe Dunăre și aproape exclusiv al produselor noastre destinate a fi exportate în țările din Dunărea-de-sus.

Statul nostru până acum nu și-a manifestat nici o po-

litică și nici o concepție bine definită în chestia transporturilor pe apă, cu toate că este și proprietarul a două Servicii de transport, unul fluvial și altul maritim (N. F. R. și S. M. R.).

În această ordine de idei, rezultă necesitatea imperioasă pentru noi ca întreprinderile naționale de transporturi pe apă, să se unească între ele spre a se putea pe deoparte consolida, organiza și complecta materialul, iar pe de alta să poată înfrunta concurența societăților străine.

„Legea pentru punerea în valoare a întreprinderilor Statului”, ușurează crearea unei *Regii mixte* comercializate prin fuzionarea N. F. R. și S. R. D., fuziune care trebuie să constituie cea dintâi unire între aceste două mari întreprinderi de navigație fluvială română. În fine o mare parte din armatorii particulari vor putea aduce și ei vasele lor ca aport în noua creațiune, putând lua astfel naștere o mare întreprindere națională de navigațiune, cu un material completat pentru nevoile tuturor transporturilor pe apă pe întregul curs al Dunărei.

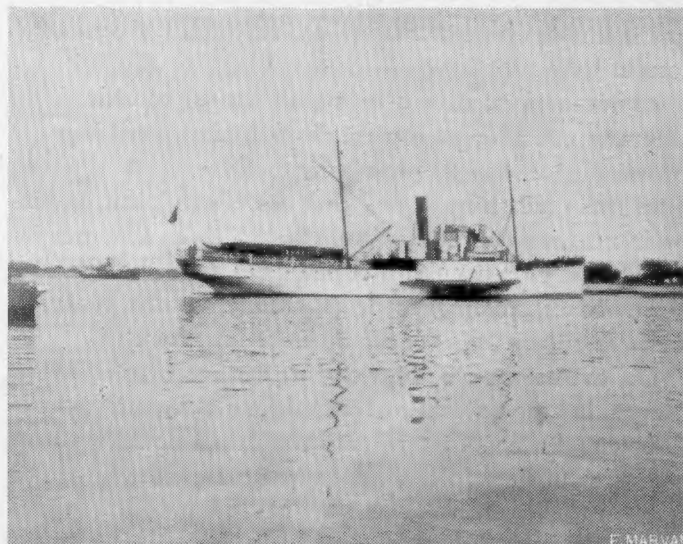
O asemenea întreprindere ar putea cu succes ține piept concurenței străine de care vorbim mai sus, cel puțin în ce privește transporturile produselor muncii noastre naționale.



Remorcher de Dunărea de jos.

Este încă de remarcat ca 'n toate țările maritime se procede de cât-va timp la fuziunea între ele a societăților de navigațiune, în scopul de a concentra într'o singură mână direcțiunea și într'un singur creier concepțiunea, pentru a evita concurența între naționali ; pentru a micșora cheltuelile de administrație și exploatare, și astfel a da o mai bună îndrumare transporturilor.

Statul trebuie să rămână un îndrumător și controlor al activității societăților de transport pe apă, ajutându-le prin toate mijloacele și mai ales prin combinarea unui tarif de preferință cu C. F. R.



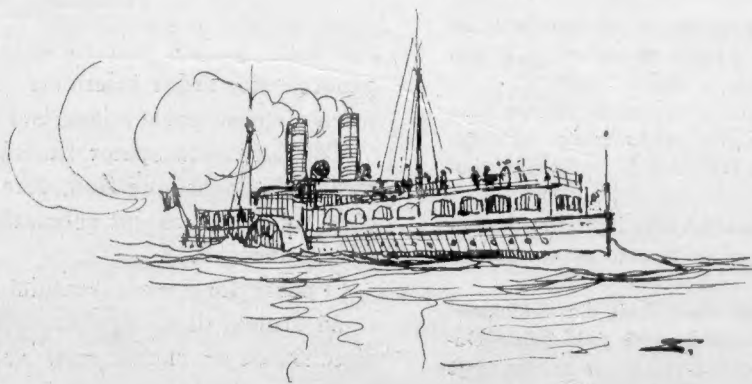
Vasul de pasageri *Ismail* (S. R. D.)

Fuziunea N. F. R. cu S. R. D. a fost studiată la Ministerul Comunicațiilor, încă de acum doi ani, dar nu cunoaștem cauzele cari fac să întârzie realizarea ei.

Fără o politică bine definită din partea Statului, fără un sprijin și o inițiativă pentru unirea și consolidarea întreprinderilor de transport pe apă naționale, rămâne fără nici un folos pentru noi lupta ce se duce pentru afirmarea drepturilor noastre la Dunăre. Sacrificiile făcute de Statul nostru pentru a asigura navigațiunea și a moderniza porturile, folosesc azi mai mult societăților străine, căci în traficul general pavilionul român nu ia parte decât abea cu o *cincime*.

Numai procedând astfel, vom putea înlătura o parte din obstacolele politice ce se opun unei bune desvoltări a navigațiunii Române, așa cum prin sacrificii materiale am putut înlătura o bună parte din obstacolele naturale.

Comandor M. Theodorescu-Angelo



PESCUITUL ÎN MAREA NEAGRĂ

Ce rare sunt în limba românească cărțile de știință pe cari profanii le pot citi cu ușurință, interes și plăcere.

În vasta operă a d-lui Dr. Antipa am admirat totdeauna îmbinarea fericită între știința savantului și arta scriitorului ¹⁾.

La tezaurul cu care a îmbogățit scrisul românesc, d-l Doctor a mai adăugat o piesă de preț, pentru cunoașterea Mării Negre, așa de puțin cunoscută.

În Buletinul științific al Academiei s'a publicat, în limba franceză, o conferință ținută la al VII-lea Congres internațional de aquicultură și pescuit. (Paris. Iulie 1931):

Les bases biologiques de la production des pêcheries dans la région nord-ouest de la Mer Noire.

Un extract numai dintr'o mare scriere asupra Mării Negre, la care autorul lucrează de multă vreme.

Spicuiind această interesantă conferință notăm pe scurt câteva cunoștințe folositoare asupra mării care ne scaldă țara.

Patru factori determinanți colaborează :

1) *Constituția fizică* a basenului și fundul mic care determină condițiile generale biologice. La adâncimi mai mari ca 150 m. nu mai sunt vietăți în Marea Neagră, care e mare moartă.

2) *Influența afluenților* de apă dulce în această regiune a Mării Negre, Donul, Bugul, Niprul, Nistrul și Dunărea aduc o enormă cantitate de apă dulce. Dacă în apropiere e de folos, în depărtare strică pentru că apa sărată, grea, care vine din Bosfor, rămâne pe fund, în timp ce



Familia Regală și D. Dr. Antipa la pescăriile din Jurilofca.

Este un fapt bine cunoscut că pescăriile cele mai bogate din Marea Neagră se găsesc concentrate în colțul dintre Crimeia și Capul Kaliakra, precum și în Marea de Azov — adică în regiunile gurilor marilor fluvii.

Care-i explicarea ?

¹⁾ Deși d-l Dr. Antipa este de mult recunoscut ca unul din're cei mai de frunte învățați români, totuși, e sigur, că scrierile sale sunt mai bine cunoscute în străinătate decât în țară.

Având o reputație mondială d-sa este consultat de diferite state pentru studiul problemelor de pescărie și oceanografie. De curând a fost ales ca vice-președinte la Institutul de exploatare științifică a Mediteranei.

Între Doctorul Antipa și Marină este o veche legătură : dragostea de mare și viața de bord petrecută în tinerețe pe crucișetorul Elisabeta.

Marinarii tineri nu știu că doctorul, abea venit din străinătate, s'a imbarcat ca să facă studii în Marea Neagră și la gurile Dunărei. Și nouă luni n'a dormit la uscat, a împărtășit aceeași viață de bord făcându-și rându' și ca popotar la careul ofițerilor.



Pescarii de calcan.

apa dulce, ușoară, plutește la suprafață, împiedcând oxigenarea straturilor inferioare și suprimând deci dezvoltarea vieții în apele adânci ale Mării Negre.

Tot din cauza apelor fluviale se crează un curent litoral permanent spre Sud, care se dirijă spre Bosfor, pe când un contra-curent submarin vine din Marmara spre Marea Neagră.

O parte din apele curentului de suprafață, litoral, continuă drumul de-alungul coastelor în jurul Mării Negre, și constituie *un mare curent cicloidal*. Acest-curent însușlește periferia acestei mări cu centrul mort.

Apa dulce slăbește salinitatea mării în regiunea noastră unde se poate desvolta o bogată faună.

O altă binefacere a apelor fluviale este aluviunea încărcată cu materii organice, care-i adusă și depusă pe fundul zonei litorale.

Substanțele nutritive în soluție, transportate de valuri, constituie un fel de îngrășământ.

3) *Influența lacurilor de pe litoral foste vechi golfuri de mare.* Toate aceste anexe — limanuri, lagune, delte — sunt în comunicație cu marea prin numeroase guri, așa că se întreține un permanent schimb biologic.

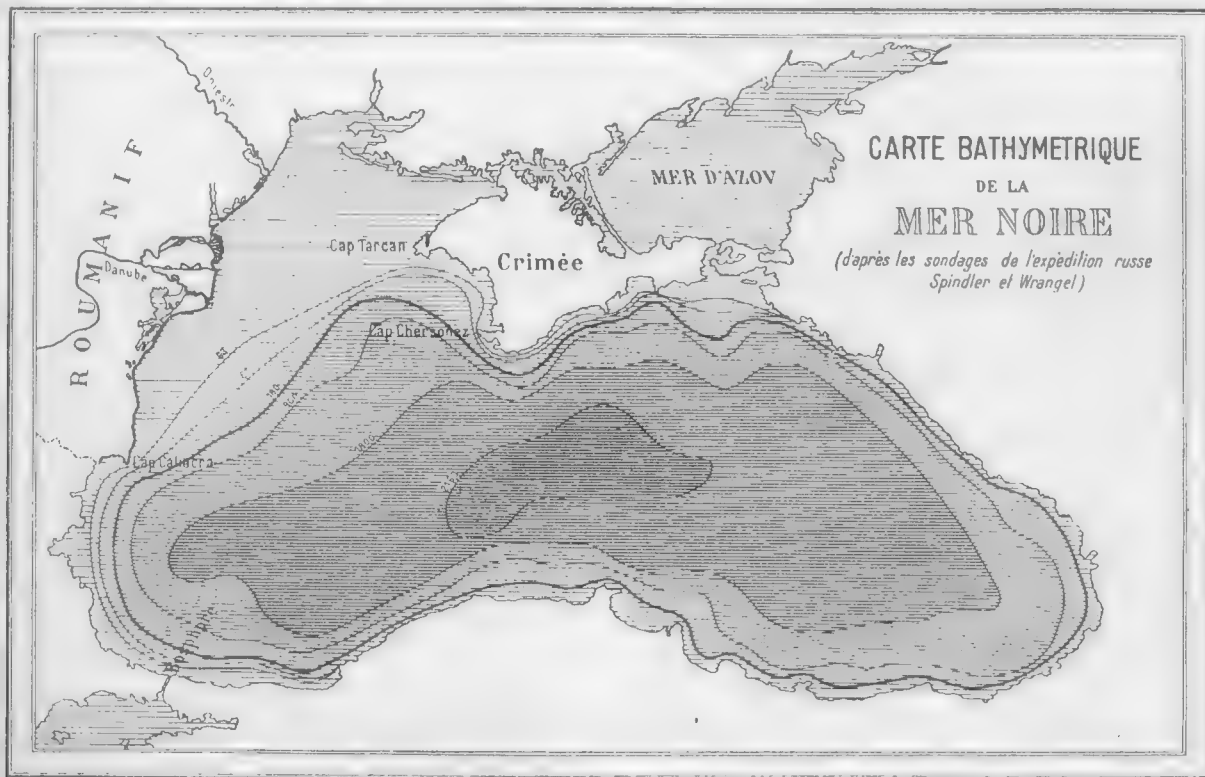
Basinul Dunării prezintă o importanță enormă, căci el

duce, în căutarea cărora peștii intră și în apele interioare.

Speciile adaptate iau o dezvoltare enormă utilizând cu succes marile avantaje oferite de natură.

Apa mării de pe litoral suferă o continuă evoluție provocată de activitatea constructivă a fluviilor. Mâna omului trebuie să intervină ca să menție un maximum de condiții biologice în economia generală a vieții acestei mări.

Lucrări hidro-technice de întreținere și îmbunătățire trebuiesc făcute pentru a atrage peștele spre coasta noastră.



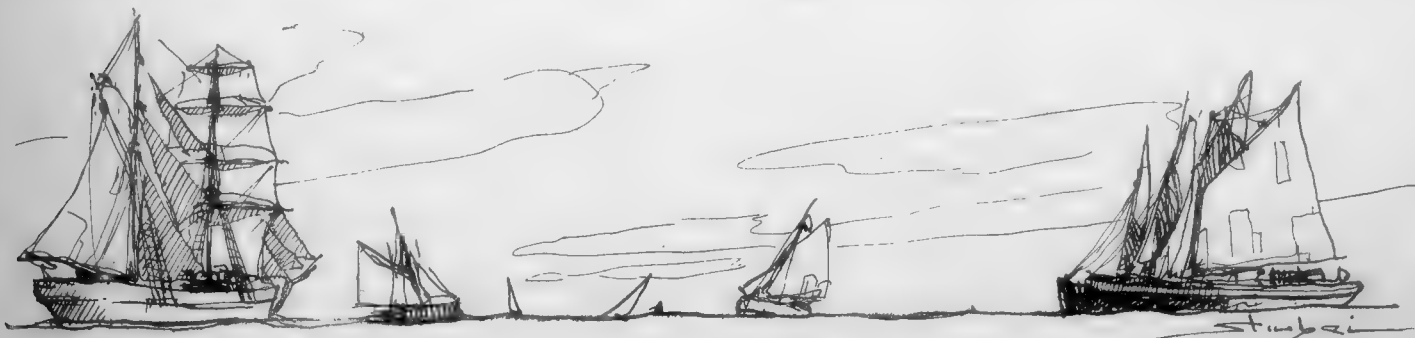
constituie marele pat de reproducție pentru toate speciile de Sturioni din Marea Neagră. În regiunea inundabilă producția peștelui este în proporție directă cu suprafața inundată și cu durata inundației.

4) *Fauna acestei regiuni din Marea Neagră, compusă din specii de o mare valoare comercială, este foarte bogată în exemplare.* Peștii sunt atrași în aceste părți de bogăția hranei și de condițiile favorabile pentru repro-

Pescarii din părțile noastre, cari trăesc din exploatarea acestor bogății, nu au nevoie, ca cei din Nordul Europei, să facă periculoase călătorii de pescuit în larg. Peștele vine singur la ei. Pescuitul cu instrumente de fund în largul mării, a dat pește mărunț, tânăr, fără valoare comercială, aducând pierderi pescarilor dela coastă.

O înțelegere internațională pentru ocrotirea eficace a bancurilor de Sturioni este absolut necesară în Marea Neagră.

CIORPAC



NAVIGAȚIA PE DUNĂRE ÎN TIMPUL IERNII

Zilele tot mai scurte și razele soarelui din ce în ce mai piezișe, mai leneșe, fac ca pământul și atmosfera să se răcească continuu, pe măsură ce ne apropiem de iarnă; totodată vânturile dela Nord, ce încep să sufle din stepile goale și infinite ale Rusiei, aduc pe meleagurile noastre fiorii glaciali ai mărilor polare.

Pe măsură ce temperatura atmosferică se apropie de zero grade, straturile superficiale ale apelor stătătoare —



Spargerea gheței cu dinamită la Porțile de Fier.

lacuri și mări — ce păstrează încă din căldura arșiței soarelui de vară, se răcesc, devin mai grele, coboară către fund și alte straturi noi vin să cedeze aerului rece, căldura imaginată. În felul acesta o continuă mișcare se petrece în masa lichidă, până ce stratul dela suprafață fiind răcit la 4° C. cade la fund și rămâne acolo, imobil, dat fiindcă densitatea apei este cea mai mare la acea temperatură. După un anumit timp de asemenea schimburi, ce se petrec apoi în straturile superficiale, toate straturile lichide se suprapun în ordinea densităților și temperaturilor lor descrescătoare, dela fund către suprafață, „mișcarea încetează complet în interiorul masei lichide” și stratul imobil dela suprafață se răcește repede la zero grade și îngheață neîntârziat.

Cu totul altfel se petrec însă lucrurile în masele lichide în mișcare — râuri și fluvii. Acestea, în drumul lor dela munte la mare, se scurg asvârlindu-se continuu în adâncurile curbilor concave ale albiei lor șerpuite, ridicându-se apoi peste pragurile ce separă două coturi succesive, pentru a se prăbuși din nou în adâncul concavității următoare. În felul acesta masa fluvială se înșurubează în propria sa albie (mișcarea helicoidală), asemenea unui burghiu flexibil ce înaintează agale, sfredelind în lung măduva unui trunchi de copac întortochiat. Întreaga masă lichidă se amestecă continuu, și temperatura ei se menține, dela fund până la suprafață, în fiecare secțiune considerată, aproape constant aceiași.

În felul acesta apa se răcește foarte aproape de zero grade, când încep să se producă, la suprafață, cristale microscopice de gheață, ce sunt târâte în interiorul masei lichide de curenții descendenți. Când gerul este puternic, numărul cristalelor de gheață formate este atât de mare, încât întreaga masă fluvială constituie o adevărată emulsie de ghețuri foarte fine. La acest rezultat ajută desigur și viscozitatea cu zăpadă abundentă care uneori cade așa de deasă încât oprește pe loc navigația.

Cristalele mici de gheață se strâng laolaltă în jurul corpurilor solide de pe fundul albiei și chiar în jurul boabelor de nisip și de argilă ce plutesc în masa fluvială, și formează astfel bureți afânați cari, prin forța lor ascensională, se ridică la suprafața apei, unde plutesc în voe. Această grupare de cristale este cu atât mai lesnicioasă cu cât apele sunt mai scăzute — viteza lor fiind atunci redusă, — ceea ce se întâmplă în genere în timpul iernii, fiindcă în această epocă precipitațiile atmosferice se acumulează sub formă de zăpadă pe bazinul de alimentare al apelor curgătoare și, în consecință, râurile și fluviile sunt foarte slab alimentate.

Apa prinsă între cristalele microscopice ale bureților plutitori, îngheață ea însăși fără întârziere, formând astfel ghețuri compacte, la început fine și apoi din ce în ce mai mari și mai groase, ce plutesc, se lipesc între ele și acoperă în timpul gerurilor mari întreaga suprafață a râurilor și chiar a fluviilor mari, cum este Dunărea.



Trecerea Dunărei pe gheață.

Acest covor aproape continuu de ghețuri plutitoare, se mișcă încet la vale, până ce întâlnește un obstacol serios de scurgere, cum sunt secțiunile gătuite ale albiei (ca de ex. defileul Cazanelor din apropierea Porților de Fier, etc), bifurcări de brațe (Ceatalul Sf. Gheorghe, Ceatalul Ismail, etc.), coturi foarte pronunțate (cotul de la Tulcea etc.), și atunci ghețurile se proptesc în maluri, se opresc, se lipesc între ele — dacă frigul este pronun-

țat — și barează astfel întreaga scurgere a ghețurilor din amonte, ce se îngrămădesc unele peste altele și formează un pod continuu, superficial, de gheață. Datorită vânturilor dominante ce suflă iarna din sectorul NW.— NE., coturile albiei deschise în această direcție (cotul dela Tulcea de ex.) se prind de gheață printre cele din-tâi, crivățul împingând ghețurile înăuntrul cotului pe ambele lui brațe și împiedicându-le astfel să se scurgă mai departe.

Este interesant de reamintit că, puțin înainte de a intra în țara noastră, Dunărea primește pe cei 3 afluenți principali ai săi: Drava, Sava și Tisa, care-i aduc cantități imense de ghețuri.

Deaceea oprirea ghețurilor în defileul Cataractelor și al Porților de Fier, săpat deacurmezișul lanțului carpato-balcanic, este adesea inevitabilă. Ghețurile nu s'au prins însă niciodată peste Porțile de Fier propriu zise, datorită curentului vertiginos al apei și prezenței stâncilor.

Pe Dunărea maritimă, adică pe porțiunea cuprinsă între Brăila și Marea Neagră, Dunărea a înghețat de 72 de ori în timp de 90 de ani consecutivi (1836—1926); din acestea, 60 de înghețuri au loț între 15 Decembrie și 1 Februarie.

Deși oprită scurgerea ghețurilor prin obstacolele mai sus numite, unele din ghețuri sunt totuși târate de curentul apei sub podul format la suprafața apei, se îngrămădesc acolo, în timp ce altele sunt împinse deasupra lui. Prin acest fapt secțiunea de scurgere a apelor este considerabil strâmtorată între albie și masele de ghețuri suprapuse, numite „zăpori”, pe sub care fluviul își poate scurge cu greutate debitul său, din fericire mai totdeauna scăzut în timpul iernii.

Către primăvară însă, când apele cresc brusc datorită topirii zăpezilor, aceste secțiuni strangulate împiedică serios scurgerea viiturilor, apele se acumulează în amonte zăporului și odată cu ele se înalță și ghețurile din albie, pierzându-și astfel reazemul pe maluri. Presiunea apelor asupra zăporului crește continuu și dacă acesta este excepțional de puternic apele pot să se reverse peste maluri, împreună cu ghețurile, pustiind tot ceea ce întâlnesc în cale, fără nici o nădejde de stăvilire a dezastrului.

Mai totdeauna zăporul cedează însă sub presiunea apelor în creștere, și sub acțiunea de topire a razelor solare, uneori însă numai sub acțiunea spărgătorilor de gheață și a explozibilelor *) și atunci mase enorme de ghețuri se scurg la vale cu viteză excepțională. Este mo-

mentul cel mai periculos pentru vasele prinse în ghețuri și neadăpostite în porturile de ernat, pe brațele înguste ale insulelor, înapoia stâncilor, etc. și se numește „debaclu”. Vasele sunt târate atunci de ghețurile debaclului, nu mai pot urma canalul navigabil al fluviului, pot fi aruncate în cursa lor întâmplătoare peste bancuri sau la maluri, și pot chiar să se piardă sub prăvălirea năprasnică a puhoiului de apă și de ghețuri, pe cari nici o putere omenească nu este în măsură să le stăvilească.

Imediat după debaclu fluviul intră din nou în regimul său normal.

Primele sloiuri ce curg pe Dunăre sunt un avertisment serios pentru navigatori și exportatori: unii trebuiesc să ia imediate măsuri pentru adăpostirea vaselor, iar ceilalți pentru asigurarea exportului, transportând din timp șlepurile încărcate la Sulina, unde transbordarea în vasele maritime se poate urma toată iarna.

Inghețul Dunării împiedică vasele maritime de a se urca în porturile principale de export pe Dunăre: Brăila, Galați, Reni, etc. și făcând să înceteze comunicațiile pe apă între toate celelalte porturi situate pe fluviu, produce șomajul flotelor dunărene și al porturilor, șomaj ce reprezintă imense capitaluri și brațe nefructificate.

Se pune așadar întrebarea pentru ce nu se întreprinde mijloace artificiale care să împiedice înghețul fluviului, sau de ce odată ce fluviul a înghețat, nu se încearcă fără întârziere spargerea acestor ghețuri și evacuarea lor, pentru a permite reluarea navigației?

Cine a văzut Dunărea în timpul iernii, acel nesfârșit puhoi de sloiuri, își dă seama că a încerca să împiedicăm înghețul fluviului, este cel puțin o „imposibilitate practică”.

Se poate face însă deblocarea fluviului de ghețuri prin mijloace artificiale?

Răspundem categoric: pentru porțiunea maritimă a Dunării, operația aceasta este nu numai posibilă, ci chiar ușoară în anumite momente favorabile ale iernii, când, cu sacrificii relativ restrânse, se poate provoca deschiderea navigațiunii maritime și reînceperea activității porturilor Brăila și Galați, uneori cu o lună și mai mult încă, înainte de curățirea naturală a fluviului de ghețuri.

Pentru porțiunea fluvială propriu zisă a Dunării, adică pentru cursul său din amonte de Brăila, problema devine atât de grea și neeconomică, încât ne credem îndreptățiți să o considerăm ca fiind „practic nerealizabilă”.

În numărul viitor al revistei vom arăta mijloacele indicate prin care s'ar putea menține navigația pe Dunărea maritimă în timpul iernei.

Inginer VASILESCU

*) Termite în deosebi: bombardamentul de artilerie are mai mult un efect „moral” asupra populațiilor amenințate de inundație.

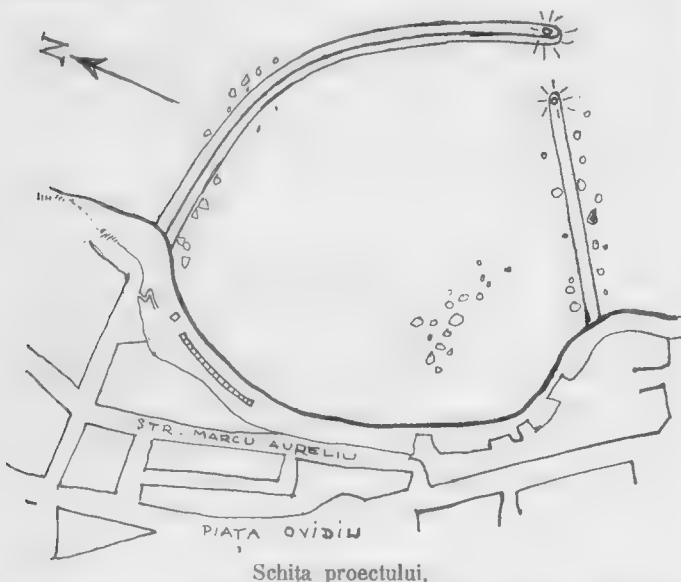


Un port de yachting la Constanța

Lipsa de adăposturi sigure pentru cazuri de furtună, lipsa de porturi potrivite unei navigații de coastă, a împiedicat și împiedică dezvoltarea atât a pescuitului cât și a yachtingului, pe coastele românești ale Mării Negre.

Avem 420 km. de coastă, și pe această lungime, nu sunt decât două porturi: Sulina și Constanța, accesibile tuturor vaselor, pe aproape toate timpurile. Celelalte sunt sau inaccesibile, sau nu prezintă aproape nici o siguranță pentru vasul care ar căuta adăpost acolo, în timp de furtună.

Nici o instalație, nici un dig de apărare, nimic nu întrerupe aspectul de goliciune a coastei noastre. Mangalia singură, are un vechiu dig genovez, așezat perpendicular pe direcția vânturilor de N. E., care însă lasă portul deschis, ori cărui vânt, cât de mic, dinspre larg sau dinspre Sud.



Balcicul și Caverna au simple schele, expuse vântului din toate părțile. Cetatea Albă, Vălcovul, Sf. Gheorghe, unde ușor s'ar găsi adăpost, sunt astupate de nisipuri. Ce să mai spunem de localitățile noastre balneare: Budache, Mamaia, Eforia, Movila, unde ar trebui să fie, cel puțin vara, o dezvoltare a sporturilor de apă, și cari nu lasă nici o posibilitate de acostare.

Construirea portului de refugiu de la Tusla, de lângă Balcic, al cărui proiect făcut în 1928, este pe cale de realizare, va constitui un prim pas în dezvoltarea navigației de coastă și a pescuitului. Păcat, însă, că pentru yachting, portul este cam departe de Balcic.

Un port de yachting, trebuie să corespundă unei condițiuni primordiale: să fie cât mai aproape de oraș. Dacă se poate, chiar în inima orașului, pentru a tenta în permanență și a chema la el pe toți, chiar și pe aceia cari nu-și pot plăti luxul de a avea o mașină, cu care să se poată duce mai departe.

La Constanța, așa zisul port de yachting este la dana zero, spre far, lângă Pavilionul Regal. Dar câți se aventurează până acolo, chiar dintre marinari, afară doar dacă nu sunt obligați să facă acest drum? Cine este gata de bună voie, să străbată la dus și la întors, o distanță atât de mare, din mijlocul orașului, până la capul digului?

Acți pe lângă distanța mare mai sunt și alte piedici.

Portul actual nu prezintă nici o garanție pentru micile imbarcații de sport. Valurile, și vânturile, de multe ori



Plaja Duduia.

prea puternice chiar în port, repede ar putea, lovind vasele de cheu, să le bage la fund. Însă și cutterul Domniței Ilena, era să fie sfărâmat, mai anii trecuți, în urma unei vijelii.

O adevărată nenorocire este păcura scursă din conductele portului de petrol. Un yacht, un cutter, vase albe și curate prin excelență, nu pot să stea pe valuri de păcură.

Se impune deci, construirea unui mic port special de yachting, care să folosească și pescuitului, și care să nu mai prezinte niciunul din inconvenientele de mai sus.

La Constanța, portul de yachting, cred, că se poate

face într'unul din golfurile pe care marea le-a săpat în partea de Est a orașului.

Cel mai bun dintre toate ar fi golful aflat între hotelul Carol și promontoriul pe care este așezată biserica Armeană, acolo unde pescarii de totdeauna, și-au stabilit adăpostul lor. Mărginit în amândouă părțile de stânci cari se ridică până aproape de suprafața apei, formând un fel de diguri naturale, scufundate, golful este apărat și de vânturile de Nord și de cele Sud. Are, acum, în starea naturală în care se află, o singură parte vulnerabilă, spre Est, dar care bineînțeles, ar fi ușor remediată printr'un dig de apărare, așa după cum se vede din schița alăturată. Totuși, pe orice timp, atunci când nu te poți apropia de nici o parte a coastei, pescarii vin aci fără grije. Valurile mari se sparg în stânci, iar între ele apa stă liniștită, ca în rada unui port. Adâncimile navigabile sunt foarte aproape de coastă, astfel că, numai cu puțin cheltuieli, și urmând șirul stâncilor cufundate în apă, s'ar putea face acolo un port destul de încăpător, care să primească și bărcile albe ale amatorilor de yachting ca și lotcile câtrănite ale pescarilor.

Sportsmanii și pescarii, se pot înțelege ușor. Și unii și alții fac canotaj și navigație cu pânze.

După cât știm Primăria orașului, are un plan de consolidare a malurilor care prevede prelungirea bulevardului peste golfurile actuale pe care să le astupe cu umplutură, pentru a câștiga noi terenuri de construcție la țărmul Mării.

Acest golf însă nu trebuie astupat. Cheul și bulevardul pot urma curba malului natural. O rectificare a primului plan se poate face cu ușurință ținând seamă de nevoia yachtingului la Constanța. În fața folosului adus de atracția sportului nautic pentru oraș, toată lumea va fi de acord pentru realizarea acestui mic și minunat port pe care natura ni-l pune la dispoziție.

Constanța, ar câștiga din punct de vedere estetic și lucrarea ar costa mai puțin dacă s'ar face un bulevard care să contureze pe cât se poate actualele golfuri, decât dacă ele ar fi astupate.

Putem avea un port de yachting, în inima orașului, ușor accesibil, care ar aminti în parte portul pescăresc și de yachting al Biarritzului. Constanța ar putea da posibilitatea tineretului să practice sporturile de apă, și ar avea la dispoziție un mijloc în plus pentru atracția vizitatorilor, cari din an în an, vin tot mai puțin aci, preferând alte puncte de pe litoralul român, dacă nu chiar stațiunile balneare ale vecinilor noștri de la Sud.

ALEXANDRU DAIA



LA GURA DUNĂRII ¹⁾

Viziunea portului, adusă de cuvântul magic, pe care toți îl așteptau, sculă în picioare toată lumea la bord.

„Sulina !... se vede !... Sulina !...”, își spuneau unii altora, și o bucurie copilărească cuprinsese mulțimea care ieșea pe punte afară, să prindă cu ochii lacomi liniuța neagră a uscatului ce tremura în zare.

Mircea, aplecat pe-o parte, lovit cadențat în coaste de-un pleoscăit domol, aluneca ușor spre portul care-și scotea încet capul din apă, apărând ochiului în depărtare haotic și confuz.

La asfințit, cerul roșu de foc. Linia uscatului devenea portocalie în aureola unui vast incendiu. Părea că arde delta cu imensele păduri de stuf în zare.

Înapoi, picla serei înețea treptat fața apei întunecând orizontul. Și în depărtarea ștearsă numai ochiul farului, veghind neadormit pe Insula Șerpilor, clipea misterios.

În rada largă și pustie o mică brigantină, c'o siluetă elegantă, își potrivea pânzele desfăcute ca niște aripi albe, să-și ia sborul în larg.

Aproape de intrare o masă enormă, ca un gigantic monstru an'ideluvian, se profila straniu pe roșul cerului. Era o navă-colos, una din marile *drage* cari scurtau zilnic fundul milos al mării la gura fluviului.



Farul din Sulina care anunță adâncimea la gura Dunărei.

În lumina scăzută a serei se deslușea încă bine când Mircea, strângându-și pânzele, trecu printre cele două faruri, verde și roșu, puse de strajă la capetele digurilor dela gură.

— Hai sus, pe puntea de comandă, se vede portul mai bine, zise secundul oferindu-i doctorului un binoclu de mare distanță.

Pe'nucă întâia dată intra pe gura Dunărei, doctorul căta atent înainte să prindă dela prima vedere culoarea locală a Sulinei.

Prin lentilele binocluului vedea în față deschis, neted, canalul navigabil, și de-odată îi reveni în minte citații, frânturi de versuri uitate din copilărie :

„Fluviu e un drum care merge”.

„Dunăre, Dunăre”

„Drum fără pulbere”...

„Și te du la Dunăre”

„Și bea apă tulbure”...

Pe ecranul cerului se proiectau catarge și coșuri ; corăbii și vapoare de-alungul malurilor dormeau ancorate, prigonite cu frânghii groase de sârmă.

Pe-o limbă de pământ joasă, îngustă, între fluviu și baltă, se înșirau casele aliniate la rând.

O moară de vânt își învârtea cadențat în aer brațele obosite. La

¹⁾ Fragment din romanul *Eoropolis* de Jean Bart.

Nord păduri nepătrunse de stuf, la Sud banda nesfârșită a plajei cu valurile dunelor de nisip în zare.

— Peisagiu olandez, pronunță scurt doctorul.

— Exact, aprobă secundul. Aceleași condiții. Teren plat. Mlaștină. Cota zero. Nivelul mării.

Privește orașul. Trei străzi lungi, paralele cu malul fluviului. A patra e în baltă; i-se zice Sahara din cauza nisipului depus ca să țină țăntarii la distanță.

Iată orașul văzut ca în palmă. Observă că mai toate casele sunt de lemn.

— Și în caz de incendiu? întrebă doctorul.

— Nici un pericol, incendii nu se pomenesc aci, pentru că societățile de asigurare nu asigură casele de lemn. Poate e singura comună urbană care nu are post de pompieri. În cazuri rare servesc marinarii noștri și pilotina Petrel, care are o pompă cu aburi.

— Dar ce-i clădirea asta colosală, în disproporție cu restul orașului?

— Palatul Comisiei Europene a Dunărei. Impunător, monumental, ca reședința unui guvernator din colonii.

Casele din jurul lui sunt locuințele funcționarilor superiori dela Comisiune. Vile cochete îmbrăcate în ederă și glicină. Panouri de verdeață, boschete, alee plantate, parchete de flori, terenuri de sport... toate cu simetrie, tăiate geometric. Curățenie, ordine, con-



Vedere din Sulina.

fort englezesc. O insulă, un petic de civilizație în pustiul primitiv al deltei.

Observă; aici îi occidentul; cu cât mergi în sus pe canal civilizația scade, case tot mai mici, desordine, murdărie până în capăt la mobilele de cărbuni, unde sunt tavernele infecte rămase de pe vremuri în aceeași mizerie și pitoresc oriental.

Mircea urca încet pe canal împotriva curentului, așa de aproape de cheu încât de pe puntea lui se vedea pe ferestre până în fundul caselor.

Docorul privea confuz la defilarea neîntreruptă a lanțului de cafenele, biurouri și consulate, care se înșirau de-alungul cheului jos.

Munca în port încetase, era ora întoarcerii dela lucru. Lumea forfotea. Prin ușile deschise scăpau vaete de arcuș, țipete de armonică, chiote primitive, cântece pescărești, glasuri răgușite de rachiu și umezeala mării.

Câteva batiste fluturau pe la ferestre. Multe perechi de ochi, ascuși după perdele, pândeau mersul domol al vasului.

— Sulina asta e unul dintre cele mai originale puncte de pe glob, reluă explicările secundul.

Doctorul își întoarse capul spre el concentrându-și atenția.

— Da, da, să nu te miri. Ai să te încredințezi îndată.

Mă rog, mai există pe fața pământului o asemenea situație? Ascultă:

Debarci aci într'un port românesc. Mergi în lungul cheului, pe strada întâia spre palatul Comisiunei, și de-odată te oprești în loc. Strada-i barată. Un gard de lemn, văpsit în verde, îți închide drumul. Rămâi, aș putea zice, ca vișelul la poar'a nouă, dacă poarta n'ar fi foarte veche, cam de vre-o șaptezeci de ani. Mai este vre-un oraș în lume în care o stradă să fie tăiată de-a curmezișul de un zaplaz, ce slujește drept frontieră despărțind două state?

— Cum două State? întrebă nedumerit doctorul.

— De sigur... două State. Uite, în dreapta zaplazului e România, în stânga e Comisiunea Europeană a Dunărei.

Observă culorile celor două steaguri: în dreapta gardului falfăe tricolorul românesc, — în stânga e steagul Comisiunei: alb cu bande albastre și roșii, cu cele trei litere: C. E. D.

— Așa-i... ciudat lucru, se minună doctorul.

— Iată, gardul acesta verde e frontiera. Rubiconul modern. Suveranitatea română rămâne la poarta verde. Autoritățile locale nu pot pune piciorul pe teritoriu Comisiunei, care se bucură de neutralitate — privilegiu moștenite din vremea regimului capitulațiilor turcești.

— Cum, și pentru că are steag propriu Comisia este socotită Stat? întrebă doctorul.

Secundul îi răspunse prompt:

— De sigur. Ne găsim în fața unui Stat independent, Stat-miniatură, dar un Stat autonom cu cele trei depline puteri:

Face legi.

Judecă.

Execută.

— Stat în Stat, adăugă Neagu făcând haz de nedumerirea doctorului.

Două săbii într'o teacă,

Doi stăpâni în țară săracă.

— Dar ce rost are Comisia asta? întrebă doctorul din ce în ce mai încurcat.

— Pe vremea când Turcia nu putea și Rusia nu voia să întrețină gura Dunării deschisă navigației, după războiul din Crimeia, s'a alcătuit provizoriu o Comisie Europeană pentru lucrări tehnice, ca marile Puteri să-și poată trimite vapoarele la Dunăre să încarce grâul românesc de care aveau nevoie.

Noi ocupând Dobrogea am intrat în stăpânirea gurilor Dunărei moștenind toate buclucurile Turciei. Azi Comisia nu mai corespunde împrejurărilor, e o alcătuire arhaică, un anahronism, o excepție fără precedent, unică pe glob.

Deși provizorie vegetează încă, doar nu de geaba s'a zis că nimic nu-i mai permanent decât un provizorat.

Populația pestriță de aci, indigeni și străini, o privesc cu respect și sfială.

O luptă surdă durează, de jumătate de secol, între autoritatea națională și cea internațională.

— Să fii nevoit să trăiești aici... trebuie să fie oribil, zise doctorul.

— De sigur că de plăcere nu locuiește nimeni aci. Căci nimeni nu se expune să fie gratuit supt de țăntari. Nevoia sau setea de câștig i-au adus pe toți aci în deltă. Totuș, viața acestui mic port cosmopolit e originală și interesantă. Are un farmec și un pitoresc deosebit. Este unicul loc în țară unde găsești adevărata viață de port. Celelalte porturi ale noastre nu sunt decât orașe. Sulina este numai port, nu are oraș. Toată populația se hrănește din viața portului.

De altfel nici nu are nimic comun cu restul țării. Aci e o viață de colonii. Ca și pe Niger, pe Congo sau la Suez, s'a instalat și la gura Dunării biroul unui sindicat internațional pentru exploatarea și poliția navigației pe fluviu. Comerțul levantin atrage aventurieri din toate semințiile, cari se perindează pe aci ca să pescuiască în apa tulbure a Dunărei.

Un mosaic de rase. Toate neamurile, toate tipurile și toate limbile. Un minuscul turn Babel.

Mica lume a acestei instituții — Europa în miniatură — cu de-

coruri, culise și protocol, are o viață aparte. Este un cerc închis, impermeabil, perfect etanș. Se ține la distanță ascunzând, sub masca unei exagerate politeți, slabul contact cu mulțimea indigenă, în sânul cărei se găsește provizor debarcată aci la poarta Orientului.

— Dar ce atracție deosebită are Sulina asta pentru marinarii noștri, spuse Neagu c'o ascunsă bucurie.

— Tot din cauza Comisiunii avem aci *porto-franc*. Băuturi, săpunuri, parfumuri, toate intră fără vamă și iesă prin contrabandă. Cantitatea de săpun care intră anual aci, s'a calculat că ajunge să

spele toată populația suliniotă timp de zece ani. Numai o parte rămâne pe loc, nouă părți se introduc pe ascuns în țară.

— *Echipaj la posturile de sosire!*...

Comanda răsunătoare a ofițerului de quart tăe brusc firul discuțiilor. Toți ofițerii își iau locurile obișnuite pe punte.

Secundul trecu-la postul de manevră a ancorei.

Neagu la ordinele comandantului.

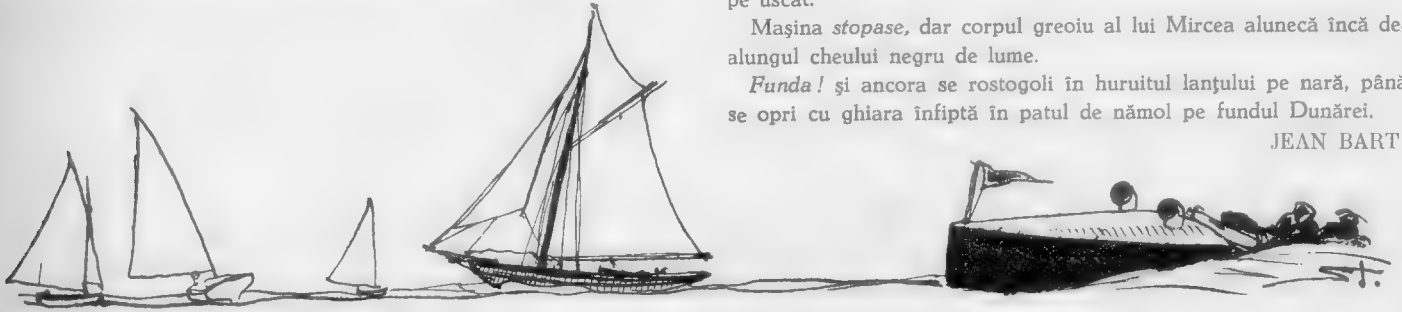
Doctorul, fără nici o treabă, rămase izolat.

Bandula, aruncată cu dibăcie ca o granată de mână, căzu departe pe uscat.

Mașina *stopase*, dar corpul greoiu al lui Mircea alunecă încă dealungul cheului negru de lume.

Funda! și ancora se rostogoli în hurelul lanțului pe nară, până se opri cu ghiara înfiptă în patul de nămol pe fundul Dunărei.

JEAN BART



BARCI, ȘALUPE, YACHTURI

Cum am arătat în numărul trecut, sportul nautic e încă considerat la noi ca o distracție americană, un lux!

Ați fost în străinătate?

Ați văzut lacurile din Italia, lacurile din Germania, coastele Franței și ale Angliei? Zeci de mii de yachturi se încrucișează — dela barca simplă ce se duce în spinare până la yachtul miliardarului!



Abecedarul marinarului!

(Die Yacht)

Dacă în numărul acesta nu putem încă da detalii precise asupra diferitelor tipuri de bărci vom arăta câteva exemplare ce se pot aduce din străinătate.

Două tipuri de bărci cu pânze: puiul și găasca.

Francezii au reușit pe prețul de 2500 franci să ofere un *you-you*, adică un *pui*, cum spunem noi românii. Puiul este bărcuța cea mai mică dela un vapor sau corabie. Navele au totdeauna pe lângă bărcile lor obișnuite

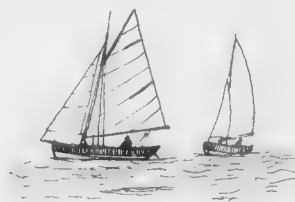
și o bărcuță de aceasta pe care o conduce un singur om. Pentru micile servicii în jurul navelor în port, *puiul* este absolut necesar.

După cum arată schița acest pui lung de 2.50 m. și greu în total de vre-o 60 kg. are două pânze: un floc și o randă cu o suprafață totală de 4—5 m².

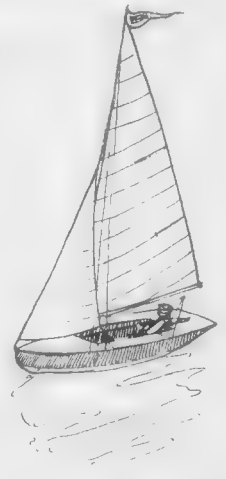
La 5000 fr. au „*hirondelle*”-a *), tot un fel de pui — însă semi-puntat — deci bun și pe valuri, mult mai greu și mai echilibrat (350 kgr.). Dintre toate bărcile cu pânze nerăsturnabile, acest tip pare să fie cel mai convenabil.

Vom continua în numărul viitor cu exemplare de bărci și yachturi, în special ambarcațiuni accesibile pungilor mai modeste.

Constructorii particulari de bărci din întreaga țară care doresc să le publicăm la această rubrică lucrările



Pui



Gasca

lor să ne trimită fotografii, planuri și date cu prețurile respective pentru fiecare tip de barcă.

Timonier

* La numirea franceză de „*hirondelle*” noi nu putem pune „*rândunica*” pentru că această numire este consacrată pânzei cele de sus dela catargul corăbiilor. Vom da însă acestui tip de barcă numele de *gască*. Deci: *gasca*, este un tip mai mare ca puiul, puntat și lestat, cu 2 pânze: floc și randă. (*Flocul* este pânza triunghiulară din prova și *randă* este pânza mare trapezoidală sau triunghiulară.

CRONICA

Conferințe internaționale pentru munca maritimă

Industria transporturilor maritime este menită, prin natura ei, să ajungă cea mai internațională industrie.

Obiectul ei, transportul oamenilor și lucrurilor dintr'o țară în alta se face pe mare, care aparține întregii comunități omenești, și liberei concurențe a tuturor națiunilor. Pentru a înlesni progresul



Palatul Ligei Națiunilor din Geneva.

condițiilor de muncă a marinarilor, este nevoie mai mult de cât în orice industrie, să se stabilească o legislație internațională.

Oricare ar fi pavilionul sub care nava înfruntă marea, marinarul suferă același regim, aceeași disciplină, trecând prin aceleași primejdii.

Munca pe apă se deosebește mult de munca pe uscat. Disciplina

lațiile naționale cari înlocuiesc codurile din secolele XVI, XVII, XVIII.

Dar progresele mecanicii au modificat condițiile muncii maritime, de unde urmează nevoia de noi legiuri pentru munca maritimă modernă.

După războiul mondial s'a ținut prima conferință internațională a muncii la *Washington*.

Acolo s'a stabilit că măsurile luate pentru protecția muncii în industria de pe uscat nu privesc pe marinari. Pentru ei urmează să se țină conferințe speciale. Până acum s'au ținut trei conferințe: una la Genua în 1920 și două la Geneva în 1926 și 1929.

De la început s'a urmărit înocmirea unui statut internațional al marinarilor pentru: plasarea, contractul de angajare, controlul, orele de muncă, vârsta, salariul, hrana, igienă, locuință, asigurări de boală, invaliditate, bătrânețe, șomaj cauzat de naufragiul, repatriare, arbitraj și acorduri de reciprocitate internațională interesând soarta marinarilor.

Chestiunea cea mai grea, care nici până azi nu s'a rezolvit, este aceea privitoare la reglementarea *orelor de muncă pe bordul vaselor comerciale*.

Această chestiune, ce urmează să fie soluționată într'o viitoare conferință, merită să fie tratată mai pe larg. Deocamdată dăm numai în rezumat *convențiile* cari au fost ratificate și de România:

1) *Convenția care fixează vârsta minimă de admitere a copiilor în munca maritimă* (15 Iunie 1920).

Copii mai mici de 14 ani nu pot fi întrebuințați la muncă pe bordul vaselor. Această măsură nu privesc pe copii de pe vasele școli supravegiate de autoritatea publică.

Căpitani sau patronii trebuie să țină câte un registru de înscriere sau rol al echipajului menționând persoanele mai mici de 16 ani întrebuințate pe bord, cu arătarea datei lor de naștere.

2) *Convenția relativ la examinarea medicală obligatorie a minorilor imbarcați* (25 Oct. 1921).



O ședință la conferința maritimă.

specială la care este supus marinarul, viața sa rătăcitoare, departe de lume și de familie, lupta directă cu elementele naturii, face o meserie a parte cu totul diferită de celelalte. E natural să aibă nevoie de o protecție legală această muncă pe apă.

Unele măsuri de protecție pentru marinari se regăsesc în legis-

Orice tânăr mai mic de 18 ani nu poate fi imbarcat în echipaj de cât în urma prezentării unui certificat medical, care să ateste aptitudinea pentru munca pe bord. Certificatul trebuie să fie semnat de un medic recunoscut de autoritatea competentă. Constatarea trebuie făcută în fiecare an. Termenul de valabilitate poate fi pre-

lungit până la sfârșitul călătoriei.

În cazuri urgente, când se imbarcă un tânăr fără certificat medical, constatarea se va face în primul port următor în care vasul va intra.

3) *Convenție relativ la indemnizația de lipsă de lucru în caz de pierdere prin naufragiu:* (15 Iunie 1920).

Termenul de *marinari* este aplicabil tuturor persoanelor întrebuințate pe bordul oricărui vas efectuând o navigație maritimă.

În caz de pierdere prin naufragiu a unui vas oarecare, armatorul sau persoana cu care marinarul a făcut un contract pentru a servi pe bordul vasului, va trebui să plătească fiecărui dintre marinarii întrebuințați pe acest vas o indemnizație, pentru a face față lipsei de lucru rezultând din pierderea vasului.

Indemnizația va fi plătită pentru toate zilele perioadei efective de lipsă de lucru, după salariul din contract. Suma se limitează la două luni de salar.

4) *Convenție privitoare la plasarea marinarilor.*

Plasarea marinarilor nu poate fi obiectul unui comerț. Plasarea trebuie să se facă de stat (cum se face la noi prin căpităniile de porturi) sau prin anumite oficii de plasare organizate de armatori și marinari, lucrând în comun sub controlul autorității centrale.

Marinarul trebuie să-și păstreze dreptul de a-și alege vasul, și armatorul dreptul de a a-și alege echipagiul.

Contractul de angajament trebuie să conțină toate garanțiile pentru protecția părților interesate, și se vor face toate înlesnirile pentru ca marinarii să poată examina contractul înainte și după semnare.

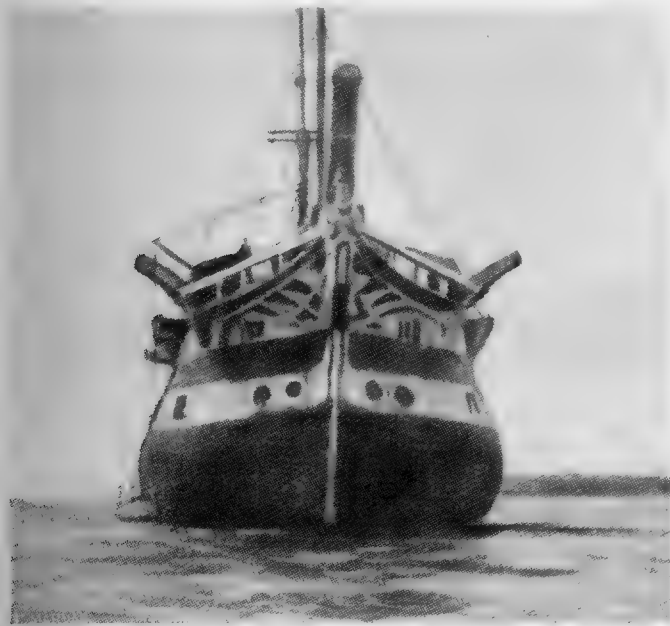
CABESTAN

Ce poate face o Ligă Navală

Mircea nava-școală a României a împlinit vârsta de 50 ani. Și noi vorbind de el îi spunem: „Bătrânul Mircea”.

Anglia are o navă care a împlinit vârsta de 134 ani.

Dacă astăzi în vremea oțelului și sudurii electrice, construcția



unui vas nu e tocmai ușoară, își închipue ori cine cât de grea era construcția unui vas de lemn, pe vremea vaselor cu pânze.

Nu numai eleganța formelor exterioare și a celor de sub apă, — a carenei, — dar greutatea de a găsi copaci a căror fasonare să poze la îndemână *chile* (partea cea mai de jos, șira spinării a va-

sului), *coaste*, *etrave* (partea dinainte care spintecă apa) *etambouri* (partea dinapoi, de care se prinde cârma), — și mai ales arta cu care aceste piese care alcătuiau scheletul vasului se îmbinau pentru ca să dea cea mai mare trăinicie sunt și azi admirate de actualii constructori navali.

Vasele erau atât de trainice în cât durau mult mai mult ca cele de fer. Un exemplu frumos îl avem în țară: pe când „*Ștefan cel Mare*” de fer e azi un șlep hodorogit, iar faimoasa „*Elisabeta*” de oțel un hârb pe cale de demontare, — vestitul „*Mircea*”, de lemn, după 50 de ani e încă în stare a lua și ține marea, lemnul lui a devenit oțel.



Recordul s'ar părea că-l bate fostul vas de luptă francez cu două punți. *Duguay-Trouin* construit la Rochefort în 1797 și care în lupta dela Trafalgar (1805) a fost capturat de englezi, după ce și-a pierdut comandantul și 150 oameni din echipaj.

Englezii l'au rebotezat *Implacable* și s'au servit de el până la 1842, când l'au dezarmat, spre a servi ca vas școală copiilor de marină.

În 1908 împlinindu-și centenarul, amiralitatea hotărâse a-l vinde ca... lemn de foc.

Un englez inimos însă, *G. Whealty Comb*, interveni să-l salveze fundul fiind încă în bună stare, ceru să i se acorde favoarea a lua asupra-și orice cheltuială de întreținere sau reparație. Bine înțeles că i s'a acordat.

Veni războiul însă, care întrerupse lucrările. După război mijloacele bănești ale d-lui *Comb* ne mai putând face față cheltuelilor, sări în ajutor gloriosul amiral, *Lord Beatty*.

La apelul său prin Liga Navală (*Navy League*) națiunea a răspuns strângându-se 19 000 lire (pe atunci aproape 19.000.000 lei). Reparațiile s'au putut relua și astăzi *Implacable*, după 134 ani, e cea mai modernă școală pentru ucenicia meseriei de marinar, atât din punct de vedere igienic, cât și didactic.

Tot mulțumită lui *Comb*, lui *Beatty* și Ligii Navale s'a putut înfirișca un fond din al cărui venit s'a asigurat păstrarea și întreținerea acestor relicve.

Pe *Mircea* al nostru ce soartă îl așteaptă oare? Se va găsi vre-un *Comb* românesc să-l salveze?

Dacă cei care și-au făcut ucenicia pe el ar pune deoparte un leu pe zi pentru „*fondul Mircea*”, e de sperat că nava-școală să mai primească încă odată o medalie pentru alți 40 ani de serviciu.

Am dori să cunoaștem în această privință, atât părerile oficialității cât și ale celor care figurau odată în rolul de echipaj al briku-lui *Mircea*.

MOȘ DELAMARE

Caravela lui Cristofor Columb

Un comitet de inițiativă din Spania a luat hotărîrea ca să trimeată la Colon, o piatră comemorativă care să se așeze la temelia Turnului amintirii, pe care guvernul american îl ridică la intrarea canalului de Panama. Pentru ca gestul făcut să-și păstreze măreția lui s'a intervenit ca această piatră să fie transportată până în America cu o corabie — „*Santa Maria*” — care este o reconstituire a caravelei cu care



Cea mai nouă reproducere a Caravelei.

Cristofor Columb a făcut primul său voiaj în America. Este timpul să arătăm că în afară de numeroase miniaturi încercate a da o copie cât mai fidelă după acea celebră caravelă, modelul reconstituit actual și căruia i se va face onoarea de a executa această călătorie, se crede a fi cel mai reușit până în prezent.

Primele două încercări de reconstituire s'au făcut în anul 1892. Unul reconstituit în Spania, după indicațiile unei Comisiuni Spaniole, cu dimensiunile următoare: lungime 22.60 m., lărgime maximă 7.80 m., adâncime 7.40 m. și cu un tonaj de 127 tone 500. Construcția părții inferioare a pupii era plată, ca greement, vasul avea trei catarge și bompres.

Catargul mic avea o pânză pătrată, catargul mare două vele pătrate suprapuse, iar catargul artimon (din pupă) o pânză latină.

Velele de jos aveau bonete (fășii largi de pânză cari măreau suprafața de velatură).

Modelul Italian a fost stabilit de Comisiunea Regală Columbiană a Italiei și a lucrat sub conducerea Căpitanului T. A. Albertis. Acest model nu diferă de cel spaniol decât prin construcția părții inferioare a pupii care era rotunjită, în plus era o mai mare diferență de înălțime între catargul mic și catargul mare.

Această caravelă a luat parte la serbările columbiene dela Genova (1892) unde România a fost reprezentată prin vasele *Mircea* și *Elisabeta*.

Cu vasul său, Cristofor Columb, a făcut drumul dela Palos la San Salvador, în 35 de zile, voiaj ce a constituit un record pe acele timpuri, întrucât a navigat fără planuri de drum bine stabilite și nici n'avea experiența vânturilor dominante. Vasul, reconstituit a urmat același traseu și a făcut traversarea aproape în aceeași durată de timp.

O serie de critici încercară să dovedească, că atât modelul spa-

niol cât și cel italian, nu sunt o reconstituire fidelă a vasului lui Columb, ceea ce face pe guvernul spaniol să facă investigațiuni care conduse la construirea unui nou model, în anul 1929.

Astfel, după indicațiile celebrului arhitect, Căpitan Guilleney Tato, se construi la Cadix pentru expoziția din Sevilla o nouă caravelă reconstituire mai fidelă a *Santei Maria*.

Vasul are o lungime de 25.67 m., lățime 7.53 m. și cu o înălțime de 3.35 m. și având formele dela pupa rotunde.

Cu această caravelă, reconstituită, se va trimite piatra comemorativă în America.

G. M.

Miraculoase lucrări sub apă

În ziua de 20 Mai 1922, pirosciful *Egypte*, sub pavilion englez, în urma unei ciocniri cu pirosciful francez *Seine*, s'a scufundat în ape adânci de 126 m. cauzând moartea a 122 oameni și ducând cu el la fund o încărcătură de bare de aur, în valoare de 839 de mii lire sterline și bare de argint în valoare de 250.000 lire sterline.

Cum o astfel de comoară nu trebuia abandonată în fundul mării, cu toate dificultățile pe cari marea adâncime o cauza cercetătorilor, nu s'a abandonat ideea scoaterii la suprafață.

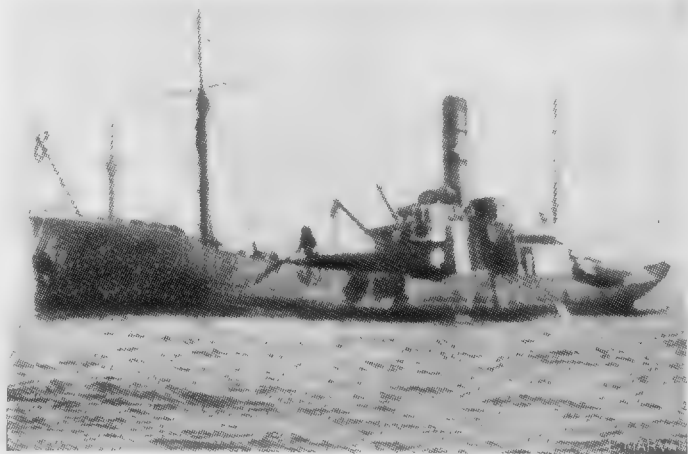
Pentru salvarea acestui încărcământ de o așa mare valoare, s'a achiziționat cele mai perfecte vase de salvare *Artiglio* și *Raffio* cari au avut de dus lupte titanice spre a învinge enormele dificultăți ale acestei operațiuni.

Astfel, scufundările erau ținute să lucreze la adâncimi de peste 120 m. adică la presiuni de 12—13 atmosfere și într'un curent submarin de o iușeală de peste 7 km. cu un timp defavorabil (circa 300 zile pe an).

O explozie nenorocită făcu să se întrerupă lucrările și mult timp s'a crezut încercarea nereușită.

Cu o tenacitate demnă de toată lauda, se începu lucrările cu vasul *Artiglio II*, înzestrat cu cel mai perfect material tehnic, și s'a reușit să se smulgă mării avuțiile ce-și însușise.

După ce s'a pătruns până la tezaur, s'a izolat camera, și cu un



Vaporul de salvare «Raffio».

fel de ghiare mecanice s'au scos la suprafață comorile mult căutate, adică: 5.800 kgr. argint și 800 000 lire sterline în aur, ceea ce constituia obiectul acestei cercetări.

În afară de acest tezaur s'a mai scos din vasul înecat și diferite obiecte foarte bine conservate, între acestea se găsi și o Biblie engleză cu scrisul destul de citeț.

Această operație constituie, din punct de vedere tehnic, un foarte



Aparat de scufundare.

mare succes și este considerat în lumea marinărească ca un mare pr:s făcut în lucrările sub apă.

Un grup de oameni de afaceri, încurajați de acest succes, voesc să întreprindă o nouă cercetare asupra vasului *Principe delle Asturia*, naufragiat în 1915 pe coasta dela San'os în Brazilia, cu 1.000.000 lire sterline și bijuterii de peste 500 000 lire sterline.

Concomitent cu acest succes, submarinul Italian *Squalo* a parvenit a se scufunda în experiențele făcute în apele dela Spezia la 110 m.

Deci putem zice, că grație mijloacelor tehnice actuale, lucrările submarine vor intra într-o nouă fază.

G. M.

Pe marginea cărților

LE CUIRASSÉ „PHILANTROPIE” ȘI „LE TRIDENT”

Semnalez o carte, pe cât de modernă pe atât de mișcătoare, într-o formă puțin obișnuită. Cartea apărută în editura Grasse: este aceeași pe care a publicat-o întâi la *Revue de France*; ea se numește *Le Cuirassé „Philantropie”*, și e semnată de d-l *Albert Touchard*, comisar în marina franceză. Autorul a scris *La mort du Loup* și *l'Abordage*. El ia o cale originală și devine mai sălbatec pe măsură ce scrie. Nu numai prin scopul urmărit: sau printr'un calcul, ci pentru că temperamentul său îl antrenează a buscula cu îndrăzneală tradițiunile și a se înhăța brutal cu viața.

Le Cuirassé „Philantropie” respiră pe deantregul gâfăitul unui om în luptă. Personajii, peisagii, povestiri chiar, nimic nu este lustruit, nimic nu este rafinat. Este tăetura directă în piatra dură. Dar câtă forță în tabloul acestei încrucișeri prin mările Chinei! Ce scene pătrunzătoare: Vrăjitorul copt materializând un cobra pe puntea vasului de războiu; ironicul salut al crucșetorului sovietic; moartea ofițerului francez asasinat de Chinezi; și typhonul, admirabilul typhon care, tratat într'un alt chip, poate rivaliza cu typhonurile lui Claude Farrère și Joseph Conrad! Fiecare personaj marcat într'un fel de neuitat: amiralul, sublocotenentul Berniere, episcopii chinezi. Ia-ă, sigur, o carte care trebuie să strângă sufragiile cititorilor amorezați de școala înaltă și a celor cari caută într-o carte o emoțiune, care să le schimbe monotonia orșelor.

O sănătoasă, o rațională filozofie socială animă romanul cel de al treilea pe care l'a publicat d-l *Maurice Larrouy*: *le Trident* (Les Editions de France). Ne-am mai ocupat de el în vechiul Buletin al Marinci, când am semnalat primul roman *Le Révolté*. Veți fi surprinși poa:te când vom spune că, autorul lui *Coups de roulis* a lăsat marina; numai că a trecut dela marina de războiu la aceea de comerț. D-sa ne dă, de astă dată, un excelent tablou al existenței aspre a pescarilor întrebuințați în serviciul marilor companii oceanice.

Marinari, cari muncesc din greu pentru salarii de mizerie, și foarte departe consilii de administrație, cari nu văd decât bilanțul exploatarei și dividendele de servit acționarilor; între ei, nimic; iată răul gândește d-l Maurice Larrouy, și se sforțează, printr'un roman optimist să reconcilieze elementele „tridentului”: capitaliști, intelectuali și manuali. Fiecare să facă un efort de cunoaștere și înțelegerea va domni. Acest spiri: de armonie este personificat în roman de către delicioasa *Violette*, propia fiică a prezidentului consiliului de administrație, care parvine, grație gentileței sale, să oprească greva amenințătoare. *Violette* ia în căsătorie pe directorul pescăriilor. Astfel se perpetuă transformată legenda Mino'aurului.

Ce bine ar fi dacă toți patronii ar avea câte o fiică de dat ca tribut minotaurului proletarian!

H. M.



Plecarea pescarilor.

DIN MEMORIILE AMIRALULUI VON TIRPITZ (după lucrarea D-lui C. C-dor Steriopol).

Amiralul *Alfred von Tirpitz*, fost ministru al marinei, un mare spirit organiza:or, care în mai puțin de două decenii a creiat acea formidabilă flotă cu care Germania a intrat în războiu, și-a publicat

evenimentele petrecute în Germania, de când a intrat în marină în „Amintirile”. În această carte el arată activitatea sa în legătură cu 1865, până la 17 Martie 1916, când a trebuit să părăsească Marina și Ministerul din cauza opiniei sale privitoare la conducerea răz-

rei; Mania inovațiilor și a experiențelor trebuie ținută bine în frâu; Tactica torpiloarelor; Flota trebuie să fie continuu armată, exerciții pe orice vreme; Despre ofițerul de marină, recrutarea lui, formarea caracterului, cultura generală, specializările.



Lupta dela Iutland.

(după un tablou de Claus Bergen)

boiului maritim, diferită de aceea a Împăratului Wilhelm și a Căpitanului.

Cartea nu-i nouă, dar interesul care-l deșteaptă ne face să împărtășim cunoștințele folositoare expuse în ea.

Volumul este interesant nu numai pentru ofițerii de marină, care vor găsi descrierea organizării, etapelor de progres și programul constructiv al marinei germane, ci și pentru marele public căruia i se desvăluie politica ce a condus la organizarea și realizarea flotei, precum și frământările din sânul marilor comandamente. Amiralul Tirpitz scoate în evidență rolul marinei de război ca factor politic arătând că motivul pentru care Germania a pierdut războiul este neîntrebuințarea la timp a flotei sale la începutul războiului, când avea șanse de succes. Arată cum cancelarul, ministrul de externe și șeful cabinetului de marină a așezat pe lângă Kaiser au zădărnicit eforturile sale împiedicând realizarea obiectivului principal al flotei — lupta — pentru care fusese creiată.

Comandamentul de atunci și amestecul organelor străine au condus războiul pe apă cu ideea de a nu supăra inamicul principal. Comandamentul unic a fost realizat abia la sfârșitul războiului în August 1918.

Kaiserul, șeful suprem al marinei avea în subordine trei organe numite: „immediate”.

- 1) Șeful cabinetului marinei,
- 2) Șeful marelui stat major al marinei,
- 3) Ministrul marinei.

Aceste organe independente nu numai că nu lucrau de comun acord dar își făceau dificultăți una alteia, stare care n'a luat sfârșit decât 1918.

Cartea mai conține apoi o serie de principii și directive ilustrate cu exemple reale, ca:

Inutilitatea vaselor mici în operațiuni navale; Necesitatea îndocărilor anuale; Torpilorul și submarinul ca arme auxiliare unei escadre; Torpilorul și submarinul trebuie să fie nave de largul mă-

Aici chiar face prețioasă remarcă: ofițerii cari sunt destinați să ajungă la situațiuni înalte nu trebuie să fie crescuți în spirit de specialiști, apoi: la încredințarea comandelor de vase și escadre nu încuviințază să se imite exemplul armatei de uscat unde ofițerii de stat major, au prioritate. Vorbește apoi de Echipaje, recrutarea lor; Programul naval cu caracter ofensiv; Propaganda, pregătirea popoului. Realizarea acestui program — Legea care asigură ducerea la bun sfârșit a programului; Experiențele făcute pentru compartimentarea navelor și a apărării contra torpiloarelor. Aici dă exemplu pe Seidlitz și Derfflinger care cu toate loviturile primite au putut continua lupta și intra apoi în port.

În marina germană a domnit mai ales la începutul războiului zăpăceală în comandament. Goeben și Breslau care se găseau în Marea Mediterană au primit trei ordine care se anulau unui pe altul,

pentru ca prin ultimul să li se dea libertate de manevră.

Flota de Pacific a fost distrusă la Falkland de englezi pentru că nu era informată asupra situației flotei engleze, și aceasta din cauză că altul din cei trei, (șeful marelui stat major) s'a opus zicând că Von Spee care comanda acea escadră trebuie să fie mai bine informat ca ei.

Germanii nu au luat în considerație armata engleză. Când von Tirpitz a căutat să arate generalului v. Moltke, șeful marelui stat major al armatei, că este o greșeală desconsiderarea armatei engleze, acesta i-a răspuns:

— Armata engleză? o areștăm!

V. Tirpitz a cerut o mare bătălie navală la început pentru că:

ar fi scurtat războiul, englezii erau încă neantrenați, spiritul în marina germană era ofensiv, inferioritatea numerică devenea din ce în ce mai pronunțată și o victorie germană însemna încetarea blocusului.



Amiralul von Tirpitz.

Un rezultat nedecis sau chiar o înfrângere însemna pierderi mari pentru englezi și deci pierderea supremației mării etc. El a arătat că inactivitatea ducea la prelungirea războiului și înfometare. S'a spus chiar că numai v. Tirpitz vede „în negru” viitorul și nu crede că războiul se sfârșește înainte de 1 April 1915.

V. Tirpitz a fost contra principiului „Fleet in being”. Dacă flota engleză aducea servicii patriei sale numai prin faptul existenței sale, nu tot așa puteau spune germanii, și totuși Kaizerul cu cei dinprejur au adaptat acest principiu.

Faptul că englezii scufundă la Helgoland două crucișetore *Köln* și *Mainz*, hotărăște pe Kaiser să dea un ordin prin care flota se va ține în strictă defensivă. Se permitea numai activitatea torpiloarelor și submarinelor. Întâmplarea face ca submarinul *U. 9* să scufunde 3 nave engleze. Entuziasmul fu mare și de geabă căuta v. Tirpitz să convingă pe împărat că submarinele nu pot acționa separat nesuținute de flotă — că *U. 9* era numai o excepție.

Războiul submarin pe care v. Tirpitz a cerut să fie dus cu tenacitate și metodic a fost prejudiciat de ordinele și contraordinele date după intervențiile și protestele neutrilor. Războiul submarin „à outrance” a reînceput abia în 1917 când nu mai prezenta pericolul din 1916 din cauza perfecționării apărării: vapoarele comer-

ciale au fost armate cu tunuri, aparate acustice, vase anti-submarine, bombe, estacade, mine, construcții noi, etc.

În primăvara anului 1918 Germania pierdea mai multe submarine decât construia. În 1916 s'ar fi introdus ca „lupii în stână” — mai târziu au fost lupte în regulă.

În concluzie v. Tirpitz găsește 3 motive care l'au împiedecat la valorificarea operii pentru care a lucrat toată viața :

- 1) lipsa comandamentului unic ;
- 2) imixiunea de factori semicompetenți și incompetenți în conducerea marinei ;
- 3) neînțelegerile personale dintre șefii marinei care degenerând în conflicte au avut repercusiuni în conducere și au dus la pierderea războiului.

Însăși englezii declară : (Morning Post 3 Oct. 1918). „Amiralitatea germană a amânat marea bătălie navală pentru a da lovitura de grație flotei engleze atât timp până ce fu... prea târziu. Prin războiul submarin a căutat să câștige ce n'a putut câștiga prin singura bătălie ce a dat-o (Iutland). A fost cel mai mare pericol pe care l'a întâmpinat vre-odată țara noastră. Dar grație deciziei, calității noastre inventive și dure energii i-au fost încă odată smulși Germaniei lauri victoriei tocmai în momentul când era aproape să-i prindă cu mâna!”

TIMONIER



Cercetașii marinari

De curând a avut loc în localul societății „Progresul Silvic” o întrunire a conducătorilor cercetășiei și a silvicultorilor.

S'au pus acolo bazele conlucrării acestor două instituții. Și unii și alții au idealuri comune. O educație cetățenească pentru îngrijirea pomilor și pădurilor cu ajutorul tineretului prezintă o cheazășie de viitor.

Cercetășia de apă pentru marină este o activitate similară.

Vom pregăti generațiile viitoare în spiritul sănătos al realității, a iubirii de apă și a convingerii unanime asupra necesității și rolului important ce-l poartă dezvoltarea marinei, precum și al generalizării sportului nautic pretutindeni, pe râuri, fluvii, lacuri și mare.

Însăși Generalul Lord Baden Powell, întemeietorul cercetășiei, spune că în copilărie a fost un fel de cercetaș de marină.

La noi cercetășia marină a luat ființă în Aprilie 1930. În provincie s'au format de atunci echipaje în orașele : Galați, Bolgrad, Brăila, Constanța, Măcin, Orșova, Satu-Mare și Siliștră.

Spre deosebire de școlile marinei, cercetășia marinărească, nu pregătește viitori marinari de carieră. Dacă foștii cercetași de marină vor fi intrat în aceste școli de profesiune, ei vor fi mai bine pregătiți și mai îndemânateci.

Școala mării și a sportului de apă în general este folositoare tuturor. Ea pregătește pe tânăr mai bine ca orice sport pentru viața de luptă. De altfel meseriile care au legătură cu marina sunt destule.

Cum cineva poate fi vânător, tot așa poate fi marinar. Nu trebuie să socotim că marinăria este numai o profesiune.

Organizația cercetășiei marine este la început, abia îndrumată. Vom urmări pe rând activitatea ei.

Pentru azi avem mulțumirea de a semnala, după revista „Cercetașul” faptele bune ale unor cercetași din Echipajul *Bega* (Timișoara).

1. Cercetașul Cocora Petru din Baleniera Timiș, în ziua de 18 August, a salvat dela înec la Strandul din Iosefin pe A. Weder în vârstă de 16 ani.

2. Cercetașul Raia Toma din Baleniera Mureș, la punctul numit Heleşteu, a salvat dela înec un copil.

3. Cercetașul Broscăreanu Alexandru din Baleniera Timiș, a salvat dela înec pe Alexandru Vasile, (în Dunăre la Turnu-Severin).

4. Cercetașul Munteanu Iosif fiind în Jugoslavia, în timpul verii, a salvat deasemenea o copilă câștigând recunoștința părinților și lăsând astfel o foarte bună impresie printre străini.

Liga Navală Română, prețuind aceste fapte de eroism, dorește să aibă fotografiile și să cunoască adresele acestor 4 cercetași, pentru a le trimite ca dar câte o carte de literatură marină.

■

Jamboreea Cercetășească din 1932. — Putem anunța tineretul cercetășesc că în cursul anului 1932, Jamboreea va avea loc în lunca Sibiului pe malul lacului de acolo. Cercetașii marinari vor avea ocazie să-și pue în practică cunoștințele, organizând și luând parte la serbările nautice și concursurile ce se vor propune.

Cum de data aceasta jamboreea așteaptă vizita unui înalt oaspe: Generalul Baden Powell inițiatorul și șeful suprem al cercetășiei din Anglia, este neîndoios că toți cei cărora le stă în putință își vor da concursul.

Programul definitiv n'a fost încă fixat.

INFORMAȚII — NOUTĂȚI

Din străinătate

ANGLIA

Bărcile de salvare moderne. — Ori cât de solid s'ar construi vapoarele și ori cât de mult s'ar perfecționa arta navigației, accidente cu sfârșit tragic tot se pot întâmpla. Pentru acest motiv și aparatelor de salvare li se dă o atenție deosebită.

Între altele, bărcile de salvare ale transatlanticului *Express of Britain* au fost înzestrate cu aparate radiofonice. În caz de dezastru, pasagerii refugiați în barca de salvare vor putea fi tot timpul în legătură cu vasele ce au răspuns semnalului S. O. S. lansat de vasul părăsit. Dispare astfel și teama naufragiaților de a muri de foame, sete și frig într-o barcă de salvare.

Aparatul are o putere de un sfert de kilowat și e înzestrat și cu un „direction findar”, aparat cu care se poate afla direcția din care o ală stație vorbește.

O nouă barcă de salvare. — În sinistrele maritime toată dificultatea e să mănuiască bărcile de salvare ale vaporului sinistrit. Dacă bărcile de salvare dela fărâ sunt construite astfel ca în caz de răsturnare să revină singure în poziția normală de plutire cele de pe vase își revin foarte greu, ceea ce face ca persoanele din barca răsturnată să fie lipsite de singura speranță de salvare.

Acest neajuns a fost înlăturat prin construcția unui nou gen de barcă de salvare datorită Dr. Luigi Ghirardi.

Noua barcă corespunde atât prescripțiilor date de Ministerul muncii (Board of Trade) cât Convenției Internaționale pentru Siguranța pe apă din Londra, 1929. Ea are 11 m. lungime, 4,1 lărgime și 1,3 înălțime.

Barca are o capacitate de 145 persoane și cu aceasta corespunde cerințelor moderne a bărcilor de salvare mari de pe transatlanticele germane *Bremen* și *Europa*.

Când plutește cu fundul în sus barca adăpostește 80 persoane. În niște compartimente la care se pot umbla, așezate în ambele părți se găsesc provizii de pesmet și apă așa că persoanele din barcă, chiar pe timpul cât plutesc cu barca răsturnată nu sunt lipsiți de hrană (The Shipbuilder, oct. 1931).

Noui construcții

În luna Septembrie s'au lansat pentru marina Britanică 4 d'strugătoare de aceleași dimensiuni și anume: *Comet*, *Crusader* în arsenalul Marinei din Portsmouth; iar *Cygnat*, *Crescent* în șantierul Vickers-Armstrong.

Caracteristicile sunt: 96 m. lungime, 9,83 m. lărgime, 1375 tx. capacitate și cu o viteză de 35 mile. Ca armament are 4 tunuri de 120 mm., 2 tunuri de 37 mm., și 8 tuburi de lans. torpile de 533 mm. (The Shipbuilder. Oct. 1931)

Unul din cele mai vechi vapoare. — La Glasgow a fost vândut luna trecută, pentru a fi demontat, vaporul *Glencoe*, care a fost construit în 1846 la șantierele Tod și MacGregor. Acest vapor este unul din cel mai vechi vase din lume, și făcea voiajuri până acum în urmă. Cumpărătorul lui a oferit mașina acestui vapor, ca amintire, Muzeului Uniunii Mecanicilor din Scoția, spre a fi păstrat mai departe acolo.

Cel mai mare remorcaj efectuat până acum: Pe la mijlocul lui Iulie, două puternice remorchere, au plecat din New-Castle pentru portul Wellington, din Noua Zelandia, având la remorcă un dock plutitor de 17.000 tone. Distanța ce trebuie parcursă este 13.500 mile engleze, și se consideră cel mai mare remorcaj, ce s'a întreprins până acum. Acest dock plutitor a ajuns cu bine la 23 August, la Suez, și se speră că va fi la destinație, pe la mijlocul lui Ianuarie, adică cu o lună de zile, mai înainte, decât s'a calculat prin contract.

FRANȚA

Între Regia autonomă c. f. r., administrațiile de căi ferate franceze și Compania maritimă Fraissinet, se duc, de mai multă vreme, tratative în vederea înlesnirii exportului nostru în Franța, precum și a importului ce facem din Franța.

Tratativele au de scop, stabilirea unui tarif direct cu Franța, în trafic combinat, de uscat și de apă.

Guvernul francez se obligă a subvenționa Compania Fraissinet ca să întrețină legătura pe apă între Marsilia-Brăila.

ITALIA

Academia Navală. — Din Italia ne vine știrea că în ziua de 4 Decembrie a. c. s'a sărbătorit a 50-a aniversare dela înființarea *Academiei Navale* dela Livorno. Această sărbătorire s'a făcut cu un deosebit fast în prezența M. S. Regelui Italiei și a întregii Case Regale.

Pentru noi Români, această solemnitate prezintă o deosebită importanță întrucât această Academie Navală, ne-a dat un contingent însemnat de ofițeri, contribuind astfel la dezvoltarea Marinei noastre. Cu sentimentul frățesc de recunoștință pentru îndrumătorii noștri,



Școala Navală din Livorno.

tri, avem datoria a lua parte cu tot sufletul la această pioasă manifestare.

Ridicând vălul trecutului, putem socoti cât de mult această valoroasă instituție a contribuit la formarea cadrelor cu care s'a fălit Marina noastră. Italia ne-a pregătit 26 ofițeri, dintre cari doi au ajuns la cel mai înalt grad: comandanți ai Marinei Regale. Suntem siguri că dintre toți Români cari și-au făcut ucenicia în această școală a mării, se va găsi unul care să-și plătească tributul de recunoștință descriind pe larg vieța acestei instituții istorice.

Până atunci să dăm noi câte-va date asupra înființării Academiei Navale dela Livorno. În anul 1878, în fostul Lazaret St. Iacopo s'a pus bazele acestei Academii. Lucrările au fost terminate în Octombrie 1881, când s'a putut ține la Livorno examenele de admitere a noilor elevi, cari împreună cu cei proveniți din școala dela Neapole, au format primele promoții normale ale noiei instituții. La 5 Noembrie, în ajunul inaugurării, s'a făcut prezentarea noilor elevi către cei vechi, iar în ziua de 6 Noembrie, Livorno era în sărbătoare pentru a primi oaspeții invitați să asiste la inaugurare.

În port se găsea fregata „Vittorio Emanuele”, sosită din campania de instrucție cu elevii dela școala dela Neapole; care avusese no-

rocul, la Madalena, să audă pe *Giuseppe Garibaldi*, care în trecut le-a vorbit acestor copii. La ora 12, precis, se înalță marele pavuaz și o salvă de 21 de tunuri anunță sosirea A. S. R. Ducele de Genova, care era acompaniat de Amiralul Delsanto, Comandantul Academiei.

După prezentările făcute s'au ținut discursurile inaugurale, și ceremonia se termină cu trecerea în revistă a elevilor și a unei Companii de Onoare dată de „Vittorio Emanuel”. În ziua următoare, începura regulat cursurile. Această școală avu darul ca în primele zile să rupă separatismul regional al vechilor școli, formând astfel elemente utile, atât pentru Italia, cât și pentru streinii cari au avut buna inspirație de a-și trimite elementele tinere la Academia Navală din Livorno, pentru educația marinărească.

POLONIA

La Cherbourg s'a recepționat submarinul polonez *Wilk* care împreună cu *Rys* și *Zbik* constituiesc seria de submarine comandată de Polonezi în 1927. Caracteristicile acestor vase sunt: 980 t. la suprafață și 1250 t. scufundat, cu o viteză de 15 mile. Ca armament are un tun de 100^m, și unul de 40^m contra aeroplanelor precum și 10 tuburi lans torpile și 10 mine submarine.

Din țară

VIZITA SUBMARINELOR FRANCEZE LA CONSTANȚA. În ziua de 7 Noembrie, submarinele *Doris* și *Argonaute* ale marinei franceze, au aruncat ancora în portul Constanța.



D-l Ministru Puaux însoțit de ofițerii francezi și români la Palatul Regal.

Deprinși probabil cu o temperatură mai plăcută și cu vânturile mai puțin vijelioase ca cele ce bat în timpul iernei în marea Neagră, navigatorii francezi îmbrăcați în scurtecele lor de Mediterana, au

înghețat binisor la noi. Zilele care le-au petrecut la Constanța pe care nu le vor uita ușor, au fost tocmai zilele furtunei ce s'a abătut asupra coastei, provocând accidente și naufragii.

Totuși scopul vizitei, prezentarea celor două unități moderne a fost atins.

O comisiune compusă din C. Amiral Buchholtzer, Comandor Ing.



Submarinul *Argonaute*.

Năsturaș, Cpt. C-dor Dragalina și Cpt. Ing. Teodoru, au vizitat în ziua de 30 Noembrie ambele submarine, rămânând cu cea mai frumoasă impresie de felul cum sunt construite aceste două vase.

Comandantul submarinului *Doris*, Lt. de vaisseau Fortin, și a lui *Argonaute* Lt. de vaisseau Saunois, au venit la București însoțiți de o delegație formată din ofițeri români și atașatul naval francez Cpt. de fregate Auverny.

În timpul când se făcea vizita în port, din cauza valurilor ce treceau peste dig, submarinele au fost nevoite să se mute dela dana 4 la cheul S. M. R. unde era mai mult adăpost. În timpul nopții, din cauza valurilor, li s'a rupt schela.

Submarinele au următoarele caracteristice:

Doris: Lansat în 1927, construit de Schneider et C-ie. Deplasament 590 tone la suprafață și 764 în imersiune. Lungime 62 m., lățime 5½ m., pescaj 3 m. Motoare Diesel de 1250 HP.

Argonaute (1929 la Schneider). Deplasament 635/809 tone. Lungime 65 m., lățime 5½ m., pescaj 4 m. Motoare Diesel 1440/1100 HP., care dau 14/9 noduri. Raza de acțiune 3000 mile cu 10 noduri; 78 mile cu 5 noduri. Are 1 tun de 76^m și 8 tuburi lans. torpile 550^m.

Ambele submarine sunt înzestrate cu cel mai modern material și cu ultimele perfecționări.

* * *

Sublocotenenții absolvenți ai Școlii Navale, eșiți în cursul acestui an sunt următorii:

La punte: Brătulescu Th., Ștefănescu Gh., Constantinescu Daniel, Mihalcea N-lae, Popescu D-tu, Bălineanu N-lae, Petriman I., Dumitrache Aurel, Stancu Ion, Uceanu C-tin, Stănescu Haralambie, Chiriach Alex., Almăjan P., Spornic D-tru, Horjea C-tin, Ignat Paul, Baiciu Iosef, Chiru N-lae, Bălănescu Paul, Râmnicănu Cristian, Vasilescu Virgil, Rădulescu Gh., Stoenescu V-le, Rădulescu Arist., Pavelescu Mircea.

Mecanici: Baiceff St., Consoloff St., Pascu Const., Patefsky I., Savopol N-lae, Petică Alex., Gronov Mih., Ștefănescu C-tin, Cristache Tudor, Cristescu Gh.

* * *

REUȘIȚI LA EXAMENUL DE OFIȚERI DE REZERVA. — Constantinescu Petre, Botez Călin, Dumitrescu Ilie, Mincu Emil, Manolescu Anton, Gheorghiu I. Kleante, Schneider Romeo, Paraschivescu Bosnief Dan, Constantinescu Marcel.

Au intrat în școala Navală anul acesta următorii elevi în anul I :
La punte : Bursieri. Codreanu Tr. Giurgea C-tin, Străjescu Paul, Niculescu Petre, Zamfir D-tru, Șerban Teodor, Gafta Ioan, Bădescu Victor, Turcan Gh., Radu Th., Predoiu Fl., Zaharia I., Stănescu C-tin, Mihăilescu Cezar, Argeșanu Șerban.

Solvenți : Marinescu Al., Sturza C-tin, Ladico Radu.

Mecanici : Tacu Petre, Moscu Vasile, Witt Alex., Clondescu Gh., Dicu Stan.

* * *

Ministerul Sănătății a aderat la propunerea Oficiului internațional de igienă publică dela Paris, relativ la stabilirea unor semnale convenționale ce se vor transmite prin T. F. F., în legătură cu starea sanitară a vaselor ce urmează să intre în porturi.

Dealtfel, autoritățile sanitare ale porturilor noastre au sugerat de mult această idee. Avem mândria să constatăm că Oficiul internațional dela Paris, sesizat încă de anul trecut de către Ministerul Sănătății, a acceptat sugestia și acum o transformă într-o convențiune internațională.

Rev. Higiena Socială

* * *

Cu ocaziunea zilei de 15 August-Liga Navală Română, organizând diferite serbări și chete în orașele principale ale țării; vine pe această cale să aducă viile sale mulțumiri d-lor Comandanți de Garnizoane, d-lor Șefi ai Autorităților Administrative și tuturor persoanelor, care în un mod cu totul dezinteresat, au contribuit la acțiunea de propagandă; cât și Onor public care și-a dat obolul pentru prcpășirea Ligei Navale.

Când vom avea rezultatul din toate părțile țării, vom face o dare de seamă asupra acestor serbări, lămurind publicul asupra scopului urmărit de Ligă.

Pentru extinderea acțiunii de propagandă urmărit de Ligă, în acest an comitetul de acțiune al Ligei Navale Române a hotărât scoaterea unui calendar care să fie împrăștiat în toate părțile sociale. Lucrarea calendarului, executată cu mult gust și cu o îngrijire deosebită: are o ilustrație cu un subiect marinăresc și sfaturi către Navigatori. Costul ediției populare este 40 lei.

Piața Cerealelor

Despre o situație clară asupra pieței cerealelor nu se poate vorbi prea mult, întrucât situațiunea este anormală, de oarece ne găsim într-o atmosferă de protecționism împinsă la extrem — un adevărat război economic.

Azi nu se mai poate compta pe un preț valutar, și nici pe angajamente întrucât prin simple decizii se desființează convențiuni comerciale existente. Fiecare stat pare preocupat de a găsi mijloacele mai sigure pentru a se închide cât mai ermetic cu bariere vamale.

În lupta groznică ce se duce, nu sunt excluse nici sistemele ne-loiale care ies din concepțiile prevederilor comerciale, și ca atare din uzul unei piețe. Exemple ar fi multe, dar vom cita pe cele pe care o piață onestă nu și le-ar fi putut însuși:

1. Astfel, Ungaria, interzice cetățenilor săi ca să plătească datoriile făcute pentru export și cari sunt exigibile.

2. Sovietele, au utilizat și falșuri pentru a identifica cerealele sale drept cereale românești.

3. Micii exportatori din România, cari în timpuri normale constituiau regulatorii pieței, din cauza lipsei de credit au fost siliți să înceteze orice operații de cumpărături; iar piața a rămas la discreția câtorva case streine, cari au împănă localitățile producătoare cu agenți, oferind prețuri derizorii discreditând piața românească și descurajând pe producători;

4. Scăderea lirei engleze și eșuarea convenției noastre cu Germania, a adus mari perturbații în angajamente și o descurajare a celor ce comptau pe un atât de mult trâmbițat succes, al nostru, la Geneva;

5. O serie de salturi anormale în prețul de cumpărare al cerealelor, oferindu-se prețuri superioare cu mult piețelor streine, pe mulți i-au derutat.

Toate aceste fapte au produs un adevărat haos în piața noastră de cereale.

În cursul lunii Noembrie, s'a simțit o ușoară urcare. Din cercetările făcute, oficial, s'a constatat că aceste urcări nu mai erau datorite speculațiilor de bursă, ci cu drept cuvânt este efectul unor cauze cari pot influența real, și cari sunt:

a) Falimentul politicii agrare sovietice, care s'a dovedit ineficace, neputând face față angajamentelor. Această scădere de producție, este datorită în parte faptului că nu s'a putut lucra câmpul cu intensificare; mulți și-au abandonat recoltele pe câmp nevoind a le ridica și preda sovietelor. Pentru acest motiv, statul sovietic a fost nevoit să cumpere cereale de oriunde găsea, indiferent de preț și calitate, pentru a-și menține angajamentele și creditele ce li-se acordase;

b) Țările Occidentale ca, Franța și Germania, au avut recolte slabe și de cantitate inferioară, iar din cauza prețurilor reduse s'a produs și însemnări reduse. În schimb America, din cauza ridicării valutei, oferea cereale cu prețuri de urcare.

c) Un curent de urcare l-a produs și cererile insistente ale industriei morăritului cehoslovac, de grâu românesc.

d) Graba care s'a pus în a se arunca la export cantități mari de cereale, a scăzut în mod simțitor rezervele necesare din țară, cari ajungând la limita disponibilităților s'a oprit ofertele în scop de a se menține stocul necesar consumului intern. În ceea ce privește porumbul, orzul și ovăzul, deși avem cantități suficiente, ofertanții se abțin și așteaptă timpuri mai bune. Fasolea și sămânța de floarea soarelui în ușoară creștere fiind căutată în Occident.

G. M.

Piața Navlurilor

În urma activității, destul de mare, din Octombrie a cererii crescând, navlurile urmau să fie încontinuu în creștere, însă din cauza valutei argentinienne și a scăderii activității sovietice, navlurile au scăzut puțin, menținându-se în urcare numai în regiunea Australiei și a Extremului-Orient. În schimb Dunărea, în prima și a doua decadă a lui Noembrie, a fost în creștere, iar la a treia decadă a ajuns calmă.

Astfel, am avut în prima decadă 12 silingi Rotterdam, 12,6 Antwerpen, 13,6 Weser și 13,6 — 14 Port Anglia. În a doua decadă, navlurile s'au ridicat cu 6 și 9 pence. La a 3-a decadă, navlurile au fost mai mici și preferabile Adriatică, Italia de West, Marsilia, Sicilia și Africa de Nord, variind între 11,6 până la 12,6 silingi. De asemenea pentru Grecia se putea năvăli dela 8,6 până la 10 silingi. Pentru Danemarca, navlurile au atins 18,6 până la 19,6 silingi.

Năvlosirile și încărcăturile de cereale sovietice, au fost complet neglijate, deoarece sovietele din motivele arătate mai sus, au fost nevoite să anuleze multe contracte de livrări și năvlosiri de vapoare. O deosebită activitate s'a observat în exportul de cărbuni, minereuri și petrol.

În vederea închiderii navigației, navlurile fluviale se mențin pentru șlepurile destinate ca magazii ambulante gata de a fi deplasate la locul de cerere.

S. V.

Piața Lemnului

Exportul lemnului românesc în Orient este în scădere.

Care-i pricina?

Ne concurează Rușii — zice d. *Brauner*, un cunoscut specialist în comerțul lemnului. S'a redus consumul prin criza economică generală — răspunde d-l *I. Ionescu*, un distins inginer silvic.

O polemică s'a deschis în jurul acestei probleme de mare importanță pentru economia noastră națională.

Cari din cei doi specialiști are dreptate ?

Noi, ca profani în materie lemnoasă, nu avem dreptul să ne amestecăm în cearta dintre specialiști, totuși vom îndrăzni să ne spunem uneori cuvântul în chestiunile de transportul pe apă a lemnului românesc.

Vom urmări cu atenție mersul exportului lemnului nostru, arătând diferitele păreri ale specialiștilor precum și datele din Buletinul Casei Pădurilor Statului.

Deocamdată semnalăm o gravă și neașteptată lovitură dată exportului nostru.

După concurența rusă, criza financiară din Germania și Ungaria, prăbușirea lirei sterline, care toate au înregistrat enorme pagube în industria lemnului, urmează măsura luată de Franța pentru contingentare.

În Algeria s'a oprit intrarea lemnului românesc, pentru că s'a acoperit cota de import rezervată României.

Am avut o cotă de 42 000 tone ce puteam da Franței. Nu s'a precizat că această cotă cuprinde și Algeria.

Această veste, căzută din senin, a produs consternare în rândurile exportatorilor — arată d-l H. Brauner.

Și cu atât mai gravă este oprirea subită a exportului spre Algeria, cu cât sezonul este avansat, și în caz de îngheț mărfurile trebuiesc depozitate în porturi cu mari cheltuieli.

Exportul spre Orient este foarte scăzut, fiind excluse angajamentele din cauza sezonului de iarnă, în așteptarea înghețului Dunărei, și a incertitudinii valutare și economice.

După lungi tratative delegația jugoslavă trimisă la Paris a reușit să obție, pentru anul în curs, exportul de 18.000 tone de lemn pentru Africa de Nord. Pentru 1932 i s'a recunoscut o cotă de 81.000 tone.

În Franța pare că regimul contingentării se va menține.

E. B.

Piața Cărbunelui

În urma deprecierei lirei engleze, era de așteptat că exportul cărbunilor englezi să devie mai activ și să se ridice și prețurile. Din cauză însă a prețurilor mici a cărbunilor germani, și mai ales celor polonezi, exportul pe luna Octombrie a cărbunelui englez, a fost mai mic decât luna Septembrie, iar prețurile sunt cele mai scăzute din tariful comun ce exista între exportatori. La această situație mai contribuie și micșorarea transporturilor pe apă, precum și închiderea a mai multor industrii din continent.

Exportul cărbunilor din „South Wales” pe luna Octombrie era de 1.592.000 tone, față de 1.687.000 tone din Septembrie și de 2.039.000 tone din Octombrie 1930.

Situația pieței Cardiff este staționară în ce privește livrările imediate, iar prețurile sunt în general neschimbate la cele minimale din tariful comun și cu stocurile destul de mari.

Prețurile sunt următoarele :

Admiralty calitatea primă 19/6 până 20/—shillings.

Celelalte calități bune Cardiff, marfa groasă 18/3—18/6.

Western Valleys 17/9—18 sh.

Calități bune subțiri 13/—13/6.

Cărbuni subțiri pentru încărcare 11/6-12/6 și cei inferiori 11/-11/6.

Cărbuni buni 12/6—13/ sh.

Prețurile antracitului la Swansea sunt ferme la aproape toate calitățile și cu cereri multe.

Prețurile antracitului nuci variază dela 37/ shillings la 46/6 după calitate.

Piața dela Newcastle se prezintă cu o mică îmbunătățire, prețurile pentru Tyne Primes și Durham sunt mai ferme.

Calități bune 13/6—13/9 și Tyne Primes 13/—13/3.

Calitatea I Northumberland 12/6—13/ shil.

Navlurile cărbunilor englezi pentru Mediterana sunt ceva mai ridicate și în general ferme. S. V.

Poșta Revistei

DE VORBĂ CU CITITORII.

Cum a fost primit primul număr al revistei noastre ?

Modestia ne oprește a scoate la iveală tot succesul de care ne-am bucurat.

Vorbim de succesul moral ; de cel material nici mai târziu nu cred că vom putea vorbi. Dar nici nu-l urmărim. Ne declarăm mulțumiți să ne putem ține la suprafață prin obolul modest, dat cu inimă bună, de iubitorii mării răspândiți în toate păturile sociale.

Din bucurii și întristări, din iluzii și decepții e țesută viața. Ne lovim adesea de inerția și ostilitatea chiar a unor oameni de carieră, cari au datoria și puțința să sprijine sau să adere măcar la activitatea Ligei Navale. Sunt atâtea spirite negative cari critică totul și nimic pozitiv nu întreprind.

Sunt tineri blazați și bătrâni încăpři de nemulțumiri în cariera lor, cari nu văd mai departe de orizontul personal, nu se pot ridica deasupra patimilor și confundă instituția cu oamenii cari o conduc.

Să nu uităm că apa trece și pietrele rămân.

Să nu socotim Marina numai o simplă carieră — e o vocație...

Dar asupra solidarității în grupările românești merită să vorbim altădată mai pe larg. Acum să arătăm în câteva cuvinte un fapt duos care ne-a dat o intensă mulțumire sufletească.

Un bătrân marinar, debarcat în fundul unei mahalale din Capitală, ancorat de patul său de suferință, nu mai poate părăsi casa, nu mai poate citi. Cum a primit Revista noastră, în aceeași zi și-a trimis soția la redacție ca să plătească, dintr'o pensie de mizerie, cotizația cuvenită — cu sfințenie și-a dat obolul său pentru Liga Navală.

„Dacă ați ști, spunea femeea, cu ce bucurie copilărească pipăe revista ce i-ați trimis. Mă pune să-i citesc fiecare bucată de câte două, trei ori, așa de mult îi place.

„După moartea mea, mi-a spus el, să arunci flori în mare în fiecare an în ziua de 15 August, la patronul Marinei, așa cum scrie în revistă că se face în toate țările după o veche tradiție marinărească.

Revista noastră în străinătate. Institutul de editură „Avio-Navale” din Milano ne face cunoscut că acordă abonaților Revistei „România Maritimă și Fluvială” o reducere de 30 și 50% pentru stampe și cărți.

Din Franța, pictorul marinist Haffner trimite o scrisoare elogioasă pentru Revistă.

Un colaborator al nostru a primit o scrisoare dela un prieten în care îi spune :

„Votre revue... laissez moi vous complimenter de sa presentation... la vedette du Danube et un joli Mircea sous voiles... pouvez vous m'en donner une epreuve avec permission de reproduire ?

Primim spre publicare din partea d-lui C. Tonegaru următoarea scrisoare. În dubla sa calitate de marinar și avocat are cel dintâi drept la cuvânt.

DOMNULE DIRECTOR,

În referire la informația din revista ce cu onoare conduceți, la rubrica ECOURI pag. 29 din No. 1 de pe luna Noembrie 1931, prin care se arată că cercurile financiare precum și șantierele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria și Germania, cari obișnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcții și reparații de vase, discută dispoziția generală de a nu mai face ese-

menea avantaje pentru că în România funcționează încă instanțele de prize și că planează nesiguranța asupra proprietății vaselor. Am onoare a lămuri această chestiune căreia i se dă o greșită interpretare. Textul categoric al art. 40 din Codul de prize maritime precizează că: *funcționarea instanțelor de prize nu va înceta decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte*.

Cum însă din prima și a doua perioadă de funcționarea instanțelor de prize maritime s'a omis a se judeca atunci câteva cazuri, situațiunea juridică a acelor vase neputându-se soluționa decât în baza unui text de lege, bine s'a hotărât să fie rezolvată de instanțele de prize a căror autoritate operează în baza disp. art. 140 din C. J. P., neputând să înceteze decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte.

Deci instanțele de prize reconstituite în vederea judecării unor vechi chestiuni pendinte, rămase nerezolvate, *nu procedează la efectuarea de noi captări*, ci, la judecarea unor vechi operații de captură, spre a se determina dacă acele capturi au fost bine executate, în care caz urmează validarea, sau dacă au fost ilegal făcute urmează invalidarea, însoțită de respectivele despăgubiri prevăzute de lege.

Cu perfectă stimă și considerațiune
CONSTANTIN TONEGARU

D-lui A. Manuilă, București. — Cererea ce ai făcut-o pentru abonament la Revista „România Maritimă și Fluvială” este atât de draguță încât nu ne putem abține de a o publica, spre a fi cunoscută de toți cititorii Revistei.

Domnule COMANDOR,

Când am vizitat „Bricul Mircea” la Mangalia, m'am înscris, împreună cu ceilalți copii, la Liga Navală Română, dorind ca să vă plătesc cotizația spre a primi „România Maritimă și Fluvială”, vă rog să-mi comunicați ce sumă trebuie să plătesc. Părinții mei mi-au promis suma necesară.

Cu toată stima,
A. MANUILĂ

Clasa IV-a primară, Str. Costache Negri 20, București

Ne face plăcerea să vă răspundem:

Ca elev, membru al Ligei Navale, veți plăti 140 lei, cotizație pe un an, și veți primi regulat revista în fiecare lună.

Insigna, care costă 120 lei, pentru elevi se dă cu 60 lei. Plata se poate face și în rate.

D-lui Emil Fischer, Sibiu. — Vă mulțumim și vă rugăm să ne trimiteți câteva vederi. Asupra celorlalte chestiuni vă vom scrie direct.

D-lui George Georgescu, Moldova Veche. — Statutele Ligei Navale urmează a fi schimbate de către adunarea generală care va avea loc în luna Ianuarie.

Cotizația anuală a membrilor Ligei pe 1931 este de 120 lei.

Cotizația anuală pe 1932 va fi de 280 lei primind în schimb revista „România Maritimă și Fluvială”.

Asupra cărților despre Mare și Dunăre se va publica în revistă o listă bibliografică.

D-lui Locot. Tobescu, Silistra. — Părerile d-voastră asupra protecției marinei naționale de comerț se vor pune într'un viitor număr, dar bine ați face dacă le-ați desvolta.

D-lui Doctor Strajan, Sulina. — Vă mulțumim. Vom pune bucată trimisă într'un număr viitor.

D-lui Victor Stoianovski, R.-Vâlcea. — Traducerea d-voastră este bună. Păcat că subiectul e ales dintr'o literatură prea copilărească.

D-lui R. H. Sulina. — Vă mulțumim pentru articolul asupra bărei. Se va pune într'un număr viitor.

D-lui C-dor Popescu, Timișoara. — Propunerea bună. Când mijloacele ne vor permite vom traduce-o în fapt.

D-lui Căp. Matei Teodorescu, Sulina. — Am primit descrierea bărcii „Sofia”. Vă mulțumim. O vom pune într'un număr viitor.

Alex. Mitulescu. — Anul acesta ai putut intra în școală. Până la anul se va modifica legea așa că poți reveni la vară asupra acestei chestiuni.

Tamas P. — Cu 7 clase nu poți intra decât într'o școală inferioară a marinei și asta depinde de vârstă.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM ÎN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE. — Din neștiință — sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colecției, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru *Flota Națională* încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2,985,189 lei s'a vărsat la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franța, pentru construcția unui submarin. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de șantierul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1,929,969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiți să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ȘI DE GEOGRAFIE

Problema II

Cuvinte încrucișate

de TIMONIER

Orizontal. — 1. Verb la pers. I plural, Indicativ, Imperfect. 2) Măsură. 3) Spaima navigației în trecut. 4) Inițiale. 5) Punct cardinal (în franțuzește). 6) Cu o zi înainte. 7) Stindardul imperial otoman. 8) Nume. 9) Pronume. 10) Localitatea renumită în vinuri în apropiere de malul mării (inv.). 11) Poftim. 12) Contratorpilor. 13) Notă muzicală. 14) Salt. 15) Prescurtare. 16) Insulă în Danemarca. 17) Oraș în Europa cunoscut prin turism. 18) Pronume.

Vertical. — 1) Crucșetor de luptă care a luat parte la bătălia dela Falkland. 2) Blestem. 8) Regină care a ajutat pe Cristofor Columb. 19) Notă muzicală. 20) Carte poștală. 21) Femei dintr'o insulă din Mediterana. 22) Numărul unu în altă limbă. 23) O navă victimă a Dardanelor. 24) De acord. 25) Armatei. 26) Pronume. 27) Necredincioasă! 28) Daraua. 29) Oraș în Italia. 30) Numele unei vedete românești. 31) Adresa telegrafică a unei organizațiuni. 32) Rostit de mire și mireasă.

Nota. În numărul trecut s'a strecurat următoarea greșală: La No. 28 *vertical* trebuie adăugat *învers*.

| | | | | | | | | | |
|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | | 20 | 22 | 24 | 26 | 27 | 29 | |
| 2 | | | 3 | | | | | | 31 |
| 4 | | 19 | | 5 | | | 6 | | |
| 7 | | | 21 | | | 8 | | | |
| 9 | | | 10 | 23 | 25 | | | 11 | |
| 12 | | | | | | 28 | | | |
| 13 | | | 14 | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | 30 | |
| | | | 16 | | | | | | 31 |
| 17 | | | | | | | | 18 | |

Problema III S A R A D A

de TIMONIER

*Din întreg cuvântul, care,
E ceva marinăresc
Amputez inițiala
Și-o direcție găsesc.
Iarăși de repet mișcarea
E ceva lunecător,
Și 'ncodată, îmi rămâne
Un articol! Nu-i Ușor?*

CONCURSUL DE JOCURI

Pentru deslegătorii celor 7 probleme ce compun acest concurs se vor da următoarele premii prin tragere la sorți:

Premiul I: Un desen de pictorul Știubei.

Premiul II: Trei volume de literatură maritimă de Jean Bart.

Premiul III: Un abonament la „România maritimă și fluvială” pe timp de un an.

Deslegătorii vor trebui să trimită soluțiile problemelor în timp de 2 săptămâni dela data apariției revistei, însoțite de cuponul respectiv publicat pe ultima pagină jos.

Soluția problemei de cuvinte încrucișate din primul număr poate fi trimisă odată cu soluțiile problemelor No. 2 și No. 3.

Poșta jocurilor

Baby Naval membră la L. N. R. — Și jocul d-tale domnișoară se bucură de aceleași defecte. Vaporul din mijloc e frumos dar inutil. Noi nu urmărim frumusețea figurii ci frumusețea încrucișărilor de cuvinte pe cât posibil marinărești. Urmărește cu atenție cum sunt construite jocurile noastre și vei reuși.

Ionel Lecca. — Jocul e slab, totuși cel mai bun din câte am primit la redacție. Deslegarea nu e bună — mai ai timp s'o revezi.

Alex. Mitulescu.

Jocurile de cuvinte încrucișate sunt slabe toate trei. Este necesar ca toate rândurile să conțină cuvinte cunoscute și în consecință să fie numerotate; prea multe pătrate negre și cuvinte imposibile.

Programul de iarnă al navigațiunii pe Dunăre

Ce curse de vapoare încetează

Direcțiunea navigațiunii fluviale române a luat următoarele dispozițiuni în vederea închiderii navigațiunii pe Dunăre, dat fiind sezonul destul de înaintat.

CURSELE DE MARFURI.

Ultima cursă de marfă tarif va pleca din Galați și T.-Severin în ziua de 22 Noembrie a. c.

Cursele de marfă între Brăila-Sulina-Vâlcov, precum și cele speciale pentru transportul șlepurilor complete continua până la noui dispozițiuni.

Aceste transporturi cari deservesc acea regiune a țării unde nu există cale ferată, vor continua după itinerariul pus în vigoare dela 15 Octombrie. Incetarea lor va fi determinată de înăsprirea vremii, precum și de apariția primelor sloiuri de gheață pe Dunăre.

CURSELE DE CĂLĂTORI.

Ultima cursă de călători între Galați și T.-Severin, va pleca din Galați în ziua de 29 Noembrie a. c. și din T.-Severin în ziua de 30 Noembrie.

Cursele locale de pasageri, între Calafat și Vidin vor înceta pe ziua de 1 Decembrie.

Între Giurgiu și Rusciuk vapoarele N. F. R. vor circula până la data când navigațiunea va deveni impracticabilă din cauza sloiurilor.

Deasemenea celelalte curse de pasageri vor continua câtă vreme timpul va fi favorabil și cât va exista posibilitatea de acostare în posturi, după ridicarea pontoanelor.

* * *

În același timp, direcțiunea serviciului hidraulic a luat măsuri pentru adăpostirea pontoanelor N. F. R. din porturile maritime, în bazinele de iernat, dela T.-Severin, Giurgiu, Brăila și Chilia Nouă. Programul pentru iernatul vaselor a fost complet întocmit și urmează a fi aplicat zilele acestea.

Cursele Dunăre-Levant ale vapoarelor S. M. R.

Cu începere din această lună, linia maritimă Dunăre-Levant, este deservită de trei vapoare ale serviciului maritim român, amenajate a primi, pe lângă marfă și călători de clasa II și III-a. Aceste vase sunt: *Constanța*, *Iasi* și *București*.

Din Galați aceste vapoare vor pleca, în actualul sezon de iarnă, în zilele de 22 Noembrie, (Constanța) 8 Decembrie (București) și 20 Decembrie (Iasi).

Escală-se fac la Sulina, Constanța, Istambul, Beiyuth, Haifa, Iaffa, Port Said și Alexandria.

Reintoarcerea din cursă, la Galați, are loc după o călătorie de 30 zile.

ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

C U P O N

de jocuri No. 1 și No. 2

BILETE DE DUCERE ȘI INTOARCERE

| DE LA | CLASA | PENTRU URĂTOARELE: | | | |
|------------|-------|--------------------|------------|------------|-------------|
| | | CONSTANȚA | ISTANBUL | PIREU | ALEXANDRIA |
| CONSTANȚA | I | — | Lei 5440 | Lei 12200 | Lei 25800 |
| | II | — | „ 4080 | „ 8660 | „ 18650 |
| | III | — | „ 1190 | „ 2480 | „ 4370 |
| ISTANBUL | I | Lire T. 68 | — | Lire T. 77 | Lir. T. 243 |
| | II | „ 51 | — | „ 57 | „ 166 |
| | III | „ 14 | — | „ 13 | „ 34 |
| PIREU | I | Dr. 5910 | Dr. 234 | — | Dr. 5015 |
| | II | „ 4220 | „ 2286 | — | „ 3420 |
| | III | „ 1.70 | „ 609 | — | „ 621 |
| ALEXANDRIA | I | P. T. 3070 | P. T. 2340 | P. T. 1340 | — |
| | II | „ 2220 | „ 1500 | „ 870 | — |
| | III | „ 520 | „ 340 | „ 160 | — |

MERSUL TRENURILOR CONSTANȚA PORT-FETEȘTI-BUCUREȘTI NORD

| | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| 6.10 | 7.09 | — | — | Plec. | CONS/TA-P. | Sos. | — | — | — | 20.55 | 20.55 |
| 6.20 | 7.10 | 14.13 | 19.40 | 23.05 | CONS/TA-O | „ | 7.03 | 10.15 | 13.55 | 20.16 | 20.46 |
| 7.26 | 8.02 | 15.21 | — | 1.19 | MEDJIDIA | „ | 6.56 | — | 12.40 | 19.14 | 19.51 |
| 8.33 | 8.59 | 16.35 | — | 1.34 | FETEȘTI | Plec. | 4.41 | — | 11.36 | 18.11 | 19.15 |
| 12.42 | 11.20 | 20.42 | 23.10 | 5.41 | BUCUREȘTI | „ | 0.30 | 6.45 | 7.30 | 14.42 | 16.45 |

La trenurile care pleacă din Constanța la 7.10 și 19.40 și din București-Nord la 6.45 și 16.45 se atașează câte un vagon-restauranț iar la trenurile care pleacă din Constanța la 23.05 și din București a 0.30, câte un vagon de dormit de clasa 1-a și 2-a.

CONS/TA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAȚI

| | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| 4.30 | 11.10 | — | Plec. | CONS/TA-Port | Sos. | — | 17.32 | 20.55 |
| 4.35 | 11.18 | 14.13 | „ | CONS/TA-Oraș | „ | 13.55 | 17.25 | 20.45 |
| 6.23 | 14.07 | 17.05 | „ | FETEȘTI | „ | 10.36 | 14.37 | 18.35 |
| 8.42 | 16.47 | 19.45 | Sos. | FĂUREI | Plec. | 7.13 | 11.55 | 16.00 |
| 8.42 | 16.50 | 20.4 | Plec. | Făurei | Sos. | 7.00 | 11.44 | 15.40 |
| 9.22 | 17.55 | 21.10 | Sos. | Buzău | Plec. | 6.10 | 10.50 | 15.10 |
| 9.36 | 20.02 | 1.09 | Plec. | Buzău | Sos. | 2.48 | 10.15 | 14.10 |
| 18.00 | 5.56 | 12.55 | Sos. | Gr. Ghica V. (fr. r.) | „ | 12.56 | 22.50 | 5.15 |
| 18.43 | 6.25 | 12.22 | „ | Snialyn (fr. pol.) | „ | 12.14 | 22.23 | 4.23 |
| 33.03 | 11.12 | 18.20 | „ | Lwów | Plec. | 8.10 | 18.25 | 0.26 |
| 8.24 | 23.12 | — | Sos. | Warszawa (g. pr.) | Plec. | 22.30 | — | 14.56 |
| 8.42 | 16.50 | 20.14 | Plec. | Făurei | Sos. | 6.00 | 11.44 | 15.40 |
| 9.22 | 17.55 | 21.10 | Sos. | Buzău | Plec. | 6.10 | 10.50 | 15.10 |
| 9.36 | 20.02 | 1.09 | Plec. | Buzău | Sos. | 2.48 | 10.15 | 14.10 |
| 18.00 | 5.56 | 12.55 | Sos. | Gr. Chica Vodă | „ | 14.00 | 23.43 | 5.24 |
| 18.42 | 6.25 | 13.33 | „ | Snialyn | „ | 12.44 | 22.38 | 5.03 |
| 7.26 | 19.41 | — | „ | Katowice | Plec. | — | 10.30 | 16.06 |
| 11.57 | 23.54 | — | „ | Breslau | „ | — | 6.03 | 12.26 |
| 16.34 | 7.20 | — | „ | Berlin (Friedr. Str.) | „ | — | 23.25 | 7.65 |
| — | 7.50 | 12.48 | „ | *Praha (Wilsonova) | „ | 14.00 | 22.15 | — |
| — | 6.40 | 11.25 | Sos. | *Wien | Plec. | 15.35 | 23.10 | — |
| 9.24 | 17.06 | 20.02 | Plec. | FĂUREI | Sos. | 7.41 | 8.55 | 16.02 |
| 10.14 | 18.23 | 21.20 | Sos. | BRĂILA | Plec. | 6.51 | 7.23 | 14.20 |
| 10.55 | 19.25 | 22.30 | Sos. | GALAȚI | Plec. | 6.10 | 6.22 | 13.18 |

* Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** Trenurile cari circulă între București și Constanța-oraș, sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare și de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIA LA BUCUREȘTI — Adresa telefonică: „SEMERW”

INTINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul — Pireu — Alexandria

| | | Dacia | România | Dacia | România | DaciaD |
|------------|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Constanța | plec. Sâmb. 22 h. | 28 Noe. | 5 Dec. | 12 Dec. | 19 Dec. | 62 Dec. |
| Istanbul | sos. Dum. 14 „ | 29 „ | 6 „ | 13 „ | 20 „ | 27 „ |
| Istanbul | plec. Luni 12 „ | 30 „ | 7 „ | 14 „ | 21 „ | 28 „ |
| Pireu | sos. Mar. 14 „ | 1 Dec. | 8 „ | 15 „ | 22 „ | 29 „ |
| Pireu | plec. Mer. 16 „ | 2 „ | 9 „ | 16 „ | 23 „ | 30 „ |
| Alexandria | sos. Vin. 8 „ | 4 „ | 11 „ | 18 „ | 25 „ | 1 Jan. |
| Alexandria | plec. Sâmb. 16 „ | 5 „ | 12 „ | 19 „ | 26 „ | 2 „ |
| Pireu | sos. Luni 8 „ | 7 „ | 14 „ | 21 „ | 28 „ | 4 „ |
| Pireu | plec. Mar. 11 „ | 8 „ | 15 „ | 22 „ | 29 „ | 5 „ |
| Istanbul | sos. Mer. 13 „ | 9 „ | 16 „ | 23 „ | 30 „ | 6 „ |
| Istanbul | plec. Joi 12 „ | 10 „ | 17 „ | 24 „ | 31 „ | 7 „ |
| Constanța | sos. Vin. 3 „ | 11 „ | 18 „ | 25 „ | 1 Jan. | 8 „ |

Noile prospecte cu întinerariile pentru perioada Ianuarie - Aprilie 1932 vor apare în Decembrie 1931.

București, 18 Noembrie 1931.

INTINERARIUL

Liniei Constanța — Istanbul

| | | PRINCIPESA MARIA | | | |
|---------------------|-------------|------------------|---------|---------|---------|
| Constanța - Plecare | Joi 22 h. | 3 Dec. | 10 Dec. | 17 Dec. | 24 Dec. |
| Istanbul - Sosire | Vineri 14 „ | 4 „ | 11 „ | 18 „ | 25 „ |
| Istanbul - Plecare | Dum. 12 „ | 6 „ | 13 „ | 20 „ | 27 „ |
| Constanța - Sosire | Luni 3 „ | 7 „ | 14 „ | 21 „ | 28 „ |

ROMÂNIA

**PRIMA SOCIETATE NAȚIONALĂ
DE NAVIGAȚIUNE MARITIMĂ**

SOCIETATE ANONIMA

CAPITAL SOCIAL 20.000.000

București — Str. C. A. Rosetti, No. 20

Adresa telegrafică : „ROMARIN”. — Telefon 2/2788



F L O T A :

| | |
|---------------|------------------|
| S/S „SIRETUL“ | 6.000 TONE D. W. |
| ” „MILCOVUL“ | 6.500 ” D. W. |
| ” „BRAHOVA“ | 6.500 ” D. W. |
| ” „JIUL“ | 5.600 ” D. W. |

Patinajul Otetelesanu

Este ziua și seara locul de întâlnire al lumii elegante, grație ghietei netede și permanente, confortului, instalațiilor, luminei și prețurilor moderate: adulți 40 lei.

Membrii Ligei

Navale, militari,
studenți și copii

25 lei

BUFET,

BAR,

MUZICĂ, DE DANS

INSCRIEȚI-VĂ IN LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Avantajele de care se bucură membrii Ligei Navale :

a) Primesc lunar Revista în comptul cotizației anuale de 280 lei.

b) au reducere de prețuri la ștrandurile și piscinele ce le vom indica în numerele viitoare ale Revistei.

Deocamdată putem anunța că minunatul **Lido** din Capitală a convenit să facă o simțitoare reducere membrilor Ligei Navale, de asemenea și noul **Patinaj Oteteleşanu** a stabilit anumite reduceri și inlesniri de plată pentru membrii Ligei.

c) Suntem în tratative cu unele cinematografe cari sunt dispuse să ne facă reduceri.

d) Sperăm că în curând vom putea da rezultatul intervenției făcute pentru reducerea prețurilor de călătorie a membrilor Ligei Navale pe toate vapoarele românești.

e) Liga Navală face pentru membrii ei concursuri de fotografii, literatură, jocuri, miniaturi de vase, etc... pentru cari se dau premii importante.

Plătind cotizația anuală de 280 lei, puteți deveni membri ai Ligei Navale Române.

Cei cari doresc să aibă și insigna Ligei, de metal emailat, trebuie să mai plătească costul de 120 lei.

Studentii, elevii, gradele, marinarii, funcționarii inferiori din porturi plătesc pe jumătate :

Cotizația 140 lei

Insigna 60 „

Prețul Lei 25.—